



**NAJAARZITTING 2021  
AANGENOMEN BESLUITEN  
(2021-II)**

Straatsburg, 9 december 2021



**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**CC/R (21) 2 def.**

**NAJAARSZITTING 2021**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2021-II)**

**Straatsburg, 9 december 2021**



# INHOUD

Bladzijde

## **PLENAIRE VERGADERING IN BESLOTEN KRING**

### **I. Plenaire najaarsvergadering 2021 van de Centrale Commissie in het kader van de covid-19-pandemie**

Protocol 1: Plenaire najaarsvergadering 2021 van de Centrale Commissie in het kader van de covid-19-pandemie .....	1
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

### **II. Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda**

Protocol 2: Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda .....	1
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

Protocol 3: Samenstelling van de Kamer van Beroep .....	3
---------------------------------------------------------	---

### **III. Algemene zaken**

Protocol 4: Samenwerking van de CCR met de Europese Unie .....	3
----------------------------------------------------------------	---

Protocol 5: Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) .....	3
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

Protocol 6: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties.....	3
-----------------------------------------------------------------------------	---

Protocol 7: Balans over de activiteitenperiode 2020-2021 - Uitvoering van de werkprogramma's .....	3
----------------------------------------------------------------------------------------------------	---

Protocol 8: Werkprogramma's .....	4
-----------------------------------	---

Protocol 9: Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2022-2023 .....	30
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

### **IV. Juridische zaken**

Protocol 10: Juridische zaken.....	32
------------------------------------	----

Protocol 11: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR.....	32
---------------------------------------------------------------------------------------------------	----

### **V. Economische aspecten**

Protocol 12: Economische situatie in de Europese binnenvaart .....	39
--------------------------------------------------------------------	----

### **VI. Schipperspatenten en bemanning**

Protocol 13: Schipperspatenten en bemanning.....	58
--------------------------------------------------	----

### **VII. Verkeersregels en Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn**

Protocol 14: Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Vaststelling van de alcoholgrenswaarde voor alle dienstdoende leden van de minimumbemanning (artikel 1.03, vierde lid, van het RPR) .....	58
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

Protocol 15: Definitieve wijzigingen van artikel 3.02 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) ter verbetering van de coherentie met betrekking tot de lichten .....	61
Protocol 16: Goedkeuring van een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement via de schriftelijke procedure (bijlage 13, lid 6.5) .....	65
Protocol 17: Goedkeuring van een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement via de schriftelijke procedure (artikel 4.07, vijfde lid) .....	77
<b>VIII. Technische voorschriften voor schepen</b>	
Protocol 18: Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB).....	79
<b>IX. Geautomatiseerd varen</b>	
Protocol 19: Geautomatiseerd varen .....	79
<b>X. Vraagstukken in verband met de rijn als vaarweg</b>	
Protocol 20: Vervangende nieuwbouw van de Van Brienoordbrug bij Rotterdam bij Rijnkilometer 995 .....	79
Protocol 21: Aanleg van een nieuwe ligplaats voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Vogelgrun bij Rijn-km 225,300 .....	85
Protocol 22: Aanleg van een nieuwe ligplaats voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Hünigen bij Rijn-km 170,300 .....	92
Protocol 23: Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) op de Rijn 2022 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26, 2014-II-17) .....	98
Protocol 24: Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden .....	99
<b>XI. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften</b>	
Protocol 25: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften .....	101
<b>IX. Begroting en beheer</b>	
Protocol 26: Begroting van de Centrale Commissie voor 2022 .....	112
Protocol 27: Wijziging van het Personeelsreglement - Artikelen 13 en 14 - .....	112
Protocol 28: Wijziging van het Personeelsreglement -aanhangsel 2 - Salarisschaal.....	114
Protocol 29: Samenstelling van het secretariaat .....	117

### **XIII. Diversen**

Protocol 30: Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht.....	119
Protocol 31: Onderbreking van het sluisbedrijf op de Neder-Rijn en de Lek in Nederland gedurende het weekeinde .....	119
Protocol 32: Persbericht .....	119
Protocol 33: Datum van de volgende plenaire vergadering .....	119

### **OPENBAAR GEDEELTE VAN DE PLENAIRE VERGADERING**

#### **XIV. Volgend voorzitterschap van de CCR**

Protokoll 34 : Realisatie van de doelstellingen van het voorzitterschap van de CCR voor de periode 2020-2021 .....	120
Protokoll 35 : Oriëntaties van het Franse voorzitterschap .....	127

#### **XV. Routekaart van de CCR voor de vermindering van de uitstoot in de binnenvaart**

Protokoll 36 : Vaststelling van de routekaart van de CCR voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart.....	130
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----





**AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARSZITTING 2021**

---

**PROTOCOL 1**

**Plenaire najaarsvergadering 2021 van de Centrale commissie in het kader van de covid-19-pandemie**

**Besluit aangenomen door middel van de schriftelijke procedure op 25 november 2021**

“De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar eerdere Besluiten 2020-I-1, 2020-II-1 en 2021-I-1 over hetzelfde onderwerp, alsook naar haar Besluit 2021-I-28 inzake de datum en plaats van de plenaire najaarszitting 2021,

zich met spijt, maar met begrip neerlegend bij de beslissing van het voorzitterschap om de plenaire najaarszitting niet in de vorm van een fysieke vergadering in Hasselt te houden, gezien de verdere verslechtering van de sanitaire situatie in de lidstaten van de CCR,

verwijzend naar artikel 6 van haar Intern Reglement,

onder herbevestiging van haar gehechtheid aan het houden van fysieke vergaderingen in Straatsburg en haar wens om zo spoedig mogelijk een normale situatie te hervinden,

besluit haar plenaire vergadering opnieuw, maar nog steeds bij wijze van uitzondering, te houden in de vorm van een videoconferentie met simultaanvertolking, te weten op 9 december 2021.”

**PROTOCOL 2**

**Samenstelling van de Centrale Commissie**

Geen besluit.

### PROTOCOL 3

#### Samenstelling van de Kamer van Beroep

##### Besluit

###### I.

De Centrale Commissie

stemt in met de eervolle ontheffing van de heer Bernard BANGRATZ (Frankrijk) uit zijn functie van plaatsvervangend rechter,

benoemt op voorstel van de Franse delegatie overeenkomstig artikel 45bis van de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, laatstelijk gewijzigd op 20 november 1963, de heer Jean-Marie WOEHLING (Frankrijk) tot rechter en de heer Dominique VONAU (Frankrijk) tot plaatsvervangend rechter voor de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2027,

neemt kennis van de aankondiging van de Duitse delegatie dat zij, gezien de bijzondere omstandigheden op korte termijn geschikte kandidaten zal voorstellen teneinde vóór eind maart 2022 door middel van de schriftelijke procedure tot een besluit te komen.

###### II.

De Centrale Commissie,

heeft op voorstel van de Belgische, Duitse, Franse, Nederlandse en Zwitserse delegaties overeenkomstig artikel 45bis van de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, laatstelijk gewijzigd op 20 november 1963, voor de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2027, voor de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de volgende leden benoemd:

Rechters:

Dhr. P. DE BAETS	(België)
Dhr. J-M. WOEHLING	(Frankrijk)
Dhr. B.C. de SAVORNIN LOHMAN	(Nederland)
Mw. M.L. STAMM	(Zwitserland)

Plaatsvervangend  
rechters:

Dhr. B. BULLYNCK	(België)
Dhr. D. VONAU	(Frankrijk)
Dhr. W.P. SPRENGER	(Nederland)
Dhr. B. LÖTSCHER	(Zwitserland)

**PROTOCOL 4**

**Samenwerking van de CCR met de Europese Unie**

Geen besluit.

**PROTOCOL 5**

**Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)**

Geen besluit.

**PROTOCOL 6**

**Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties**

Geen besluit.

**PROTOCOL 7**

**Balans over de activiteitenperiode 2020-2021  
Uitvoering van de werkprogramma's**

Geen besluit.

**PROTOCOL 8**  
**Werkprogramma's**  
**Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2001-I-3 ter vaststelling van de doelstellingen van de CCR en naar haar interne reglement (art. 17 (2)),

uitgaande van de evaluerende en prospectieve werkzaamheden van haar comités,

neemt kennis van de in de bijlage vermelde, door de comités vastgestelde werkprogramma's voor 2022-2023.

**Bijlage**

**I – Comité Binnenvaartrecht**

**BELANGRIJKSTE TAKEN VAN HET COMITÉ DF:**  
Verduidelijking en harmonisatie van het recht, klachtenprocedure

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
I-22-1	<b>Vraagstukken in verband met de betrekkingen met de Europese Unie en de wisselwerking tussen Rijnvaartrecht en gemeenschapsrecht</b> Juridische vraagstukken in verband met de tenuitvoerlegging van de samenwerkingsovereenkomsten Beschikbare juridische instrumenten voor de versterking van de samenwerking	vaste taak		Zie eveneens DF (19) 28 intern	DF, op verzoek en in overleg met PRE	I	
I-22-2	<b>Evaluatie van artikel 32 van de Akte van Mannheim</b> Onderzoek naar artikel 32 van de Akte van Mannheim met het oog op een harmonisatie van de boetes voor overtredingen van de verkeersvoorschriften binnen de door de CCR vastgelegde grenzen	2008 - 2021		DF (09)m 5	DF	I	
I-22-3	<b>Juridische monitoring/ toezicht op de naleving van internationale verdragen</b> Monitoren van de ratificaties van de internationale verdragen, en met name van het CLNI 2012, en beantwoorden van eventuele vragen over de tenuitvoerlegging van deze verdragen	vaste taak		DF (11) 20	DF	II	
I-22-4	<b>Juridische monitoring van de situatie van Zwitserland in de CCR als niet-EU-lidstaat</b>	vaste taak			DF, op verzoek en in overleg met PRE	I	
I-22-5	<b>Bepalen of het noodzakelijk is het gebruik van de begrippen 'schipper' en 'vaartuig' in de drie reglementen van de CCR te harmoniseren</b>	2018 - 2023			DF	II	
I-22-6	<b>Verstrekken van juridische adviezen op verzoek van de andere comités</b>	vaste taak			DF, op verzoek en in overleg met de andere comités	I	

**II – Economisch Comité**

**HOOFDTAAK VAN HET COMITÉ ECO**

Taken met betrekking tot de ontwikkeling van de marktobservatie (MO)

Code	Taken	Termijn	Context	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
II-22-1	Ondersteuning van de werkzaamheden van de marktobservatie: a) Ter beschikking stellen van economische gegevens met betrekking tot de binnenvaart in Europa	Vaste taak	Een zo volledig mogelijke gegevensvergaring garanderen.	Europees contract 2022-2024	ECO	I	
	b) Advies en opmerkingen van het Comité vergaren met het oog op de publicatie van de verschillende rapporten		Erop toezien dat de inhoud van de marktobservatierapporten zo goed mogelijk beantwoordt aan de noden van de CCR-delegaties (en de sector).				
	c) De verspreiding van de resultaten van de marktobservatie bevorderen		Ervoor zorgen dat de resultaten zo wijd mogelijk worden verspreid, o.a. door middel van de actualisering van de lijst van geadresseerden van de marktobservatierapporten. Hiervoor zal met name nauw worden samengewerkt met de beleidsmedewerker voor communicatie van het CCR-secretariaat.				
II-22-2	Lage waterstanden en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart: monitoring van de <i>economische aspecten</i>	2022 - 2023	Voortzetting van de werkzaamheden met betrekking tot de gevolgen van laagwater voor de Rijnvaart. In samenwerking met het Comité Infrastructuur en milieu voor wat betreft de infrastructuuraspecten. Presentatie van een studie over de gevolgen van laagwater voor de Vlaamse waterwegen. Een deskundigenworkshop over laagwater zal in de tweede helft van 2022 worden georganiseerd in samenwerking met IEN en de betrokken correspondentiegroep.	ECO (18) 41 ECO (25) m punt 7	ECO IEN	I	

Code	Taken	Termijn	Context	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
II-22-3	<b>Evaluatie en tenuitvoerlegging van de voorstellen die worden ontwikkeld in het kader van het CCR-onderzoek naar de financiering van de transitie van de sector naar een emissievrije binnenvaart</b>	2022 - 2023	Voortzetting van de werkzaamheden met betrekking tot de evaluatie van de conclusies van de studie en de tenuitvoerlegging van de ontwikkelde voorstellen. Een specifieke correspondentiegroep zal instaan voor de afstemming met het PLATINA3-project.	Verklaring van Mannheim, punt 4	ECO in samenwerking met de andere comités	I	→ 4.2
III-22-4	<b>Ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die voorgesteld zijn in het implementatieplan van de CCR-routekaart</b>	2022 - 2023	Het Comité draagt in het kader van zijn bevoegdheden bij tot de implementatie van de CCR-routekaart, in samenspraak met de andere betrokken comités en in samenhang met de CCR-studie over de financiering van de energietransitie van de Europese binnenvaart. Het Comité doet voorstellen voor de coördinatie van de activiteiten van de CCR met het oog op de uitvoering van de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim op economisch gebied.	Verklaring van Mannheim, punt 4	ECO in samenwerking met de andere comités	I	→ 4.1
II-22-5	<b>Invoering van een labelsysteem voor de bescherming van het milieu en het klimaat in de binnenvaart</b>	2022 - 2023	Invoering van een internationaal labelsysteem in verschillende fasen: vaststelling van de ontwerpcriteria, de methode voor het meten van de uitstoot (eerst eenvoudig en daarna meer uitgewerkt), de aspecten in verband met de implementatie ervan en de relatie met alle betrokken actoren. Een specifieke correspondentiegroep zal instaan voor de afstemming met het PLATINA3-project.	ECO (21) 35 intern	ECO in samenwerking met het Comité RV	I	
II-22-6	<b>Monitoring van de werkzaamheden in het kader van de Rijn-Alpen-corridor en analyse van de werkplannen</b>	Vaste taak	Werkzaamheden van start gegaan in 2017. Ervoor zorgen dat de binnenvaart vertegenwoordigd is bij het overleg in de corridor. Voor elke vergadering van het comité moet in een stand van de werkzaamheden worden voorzien. In samenwerking met IEN (voor de infrastructuuraspecten).	ECO (17) 24 ECO (19) 7	ECO	I	→ 2.1

Code	Taken	Termijn	Context	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
II-22-7	<b>Energiebelasting (herziening van Richtlijn 2003/96/EG) en de gevolgen voor de binnenvaart</b>	2022 - 2023	Analyse van de gevolgen van de herziening van deze richtlijn voor de binnenvaart en de CCR, in nauwe samenwerking met het Comité DF. Een gecoördineerd standpunt innemen binnen de CCR.	ECO (19) intern	ECO DF	I	
II-22-8	<b>Identificatie van hindernissen en hefbomen voor een betere integratie van de binnenvaart in digitale en multimodale logistieke ketens</b>	2023	Met de ondersteuning van de delegaties, een document opstellen over: - De redenen waarom verladere wel of niet kiezen voor de binnenvaart in plaats van andere vervoersmodi; - De hindernissen en hefbomen voor een betere integratie van de binnenvaart in digitale en multimodale logistieke ketens.  Synergieën met het PLATINA3-project. Bijdrage van de betrokken initiatiefnemers van de projecten tijdens de vergaderingen van het comité. Organisatie (nog te bevestigen) van een workshop over dit thema.	Verklaring van Mannheim, punt 6	ECO Met ondersteuning van andere comités	I	→ 6.3
II-22-9	<b>In kaart brengen van de mogelijke verbeteringen en de lopende projecten voor een snellere en efficiëntere afhandeling van binnenschepen in de zeehavens</b>	2022	Analysedocument over van de stand van zaken en de bestaande mogelijkheden tot verbetering. Bijdrage van de betrokken initiatiefnemers van de projecten tijdens de vergaderingen van het comité. Organisatie (nog te bevestigen) van een workshop over dit thema.	Verklaring van Mannheim, punt 6	ECO	I	→ 6.2



Code	Taken	Termijn	Context	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
II-22-10	<p><b>De belangen van de binnenvaart en in het bijzonder die van de Rijnvaart behartigen in het overleg over het EU-beleid dat een aanzienlijke economische invloed op de binnenvaart heeft, door de coördinatie tussen de delegaties en, in voorkomend geval, de belanghebbenden te bevorderen.</b></p> <p><i>Deze werkzaamheden kunnen met name betrekking hebben op het klimaatbeleid, de toegang tot private en overheidsfinanciering, de staatssteun, het gecombineerde vervoer en de taxonomie.</i></p>	Vaste taak	<p>In kaart brengen van de ontwikkelingen van het Europees beleid dat een aanzienlijke economische invloed op de binnenvaart heeft.</p> <p>Indien nodig een analysedocument voorbereiden en overwegingen aandragen rond deze ontwikkelingen.</p> <p>Voorleggen van deze overwegingen bij de desbetreffende instellingen door de delegaties en/of het secretariaat.</p> <p>Een gecoördineerd standpunt innemen binnen de CCR en de stem van de binnenvaart uitdragen.</p>	Op voorstel van de delegaties of van het secretariaat.	ECO in samenwerking met de andere comités	I	→ 6.1 en 6.4
II-22-11	<p><b>Externe sprekers uitnodigen voor presentaties over projecten of studies die het Comité ECO aanbelangen (energietransitie, financiering en innovatieve projecten).</b></p>	Vaste taak	<p>Externe sprekers uitnodigen om een presentatie te geven over een onderwerp dat verband houdt met de werkzaamheden van het Comité ECO, om meer informatie te vergaren over de innovatie in de binnenvaart, met name op klimaat-, energie- en financieringsgebied.</p> <p>De mogelijkheid tot samenwerken met de academische wereld garanderen.</p>	Op verzoek van de delegaties	ECO	II	

**III - Comité Infrastructuur en milieu**

**HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ IEN:**

Onderhoud en verbetering van de vaarweg, overkoepelende milieuonderwerpen, principiële vraagstukken met betrekking tot de verduurzaming van de binnenvaart

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toe- wijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
III-22-1	<b>Bevordering van de veiligheid en het vlotte verloop van de Rijnvaart bij het gebruik van alternatieve brandstoffen</b>	2022 - 2023	De diensten die bij incidenten op de Rijn in actie komen, zoals reddingsdiensten, brandweer en politie, eventueel ook nog de vaarwegbeheerders, moeten erop voorbereid zijn om doelgericht maatregelen te treffen bij gevaarlijke incidenten met alternatieve brandstoffen of met grote elektrische opslagsystemen. Hiervoor zou in 2023 een specifieke bijeenkomst georganiseerd kunnen worden, in de vorm van een rondetafelconferentie of workshop.	IEN (21) 71 = IEN/G (21) 43	IEN/G	II	→ 4.1
III-22-2	<b>Selectie en toepassing van geschikte indicatoren voor de verduurzaming van de binnenvaart met inbegrip van de infrastructuur en het daarvan afleiden van aanbevelingen voor mogelijke maatregelen</b>	2022 - 2023	Voortzetting van de werkzaamheden waarbij de duurzaamheid van de binnenvaart aan de hand van daarvoor geschikte indicatoren wordt geëvalueerd. Op grond daarvan opstellen van aanbevelingen voor mogelijke maatregelen van de kant van de CCR. Het secretariaat wordt bij de werkzaamheden met betrekking tot de indicatoren ondersteund door een correspondentiegroep, maar de werkzaamheden werden vertraagd door de Covid-19-pandemie. Doel is om de lijst met indicatoren verder te consolideren en op zijn minst nog een indicator te ontwikkelen. (Zie III-20-2)	IEN (17) 46 = IEN/G (17) 55	IEN/G	II	→ 4.1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toe- wijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
III-22-3	<b>Formulering van eisen aan de Rijn als vaarweg</b>	2022 - 2023	De binnenvaart zal bij het gebruik van de Rijn in de toekomst nog beter dan voorheen rekening moeten houden met de doelstellingen van de andere gebruikers. De ICBR heeft haar doelstellingen vastgelegd in het programma „Rijn2040“. Het comité zal doelstellingen formuleren voor het gebruik van de Rijn als vaarweg.  Het comité zal de werkzaamheden voor het opstellen van de eisen in 2022 en 2023 voortzetten.  (Zie III-20-3)	IEN (19)m 24, Punt 7  IEN (21) 31 intern  IEN (21)m 37, punt 16	IEN	I	→ 6.1
III-22-4	<b>Ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die voorgesteld zijn in het implementatieplan van de CCR-routekaart</b>	2022 - 2023	In samenspraak met de andere bevoegde comités en in verbinding met de CCR-studie over de financiering van de energietransitie van de Europese binnenvaart steunt het comité de implementatie van de CCR-routekaart in het kader van zijn bevoegdheden voor principiële vraagstukken rond de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart. Het comité zal voorstellen doen ter coördinatie van CCR-activiteiten voor de uitvoering van de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim die de infrastructuur betreffen.  (Zie III-20-4)	Verklaring van Mannheim, punt 4  IEN (21) 7 rev.2  IEN (21) 51 intern	IEN	I	→ 4.1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toe- wijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
III-22-5	<b>Behartiging van het CCR-standpunt en van de belangen van de Rijnvaart bij de werkzaamheden van de Europese Commissie voor het opstellen van een concept voor de "Good Navigation Status (GNS)"</b>	2022 - 2023	<p>De werkzaamheden voor voorstellen met betrekking tot de herziening van de TEN-T-Verordening werden in 2021 afgesloten.</p> <p>Ook in 2022 en 2023 zullen werkzaamheden op het vlak van de GNS en ter ondersteuning van de implementatie van de TEN-T-Verordening in een nader te bepalen Europese deskundigengroep (bijv. NAIADES) noodzakelijk zijn. Het comité heeft mede tot taak om via de leden van het comité het standpunt van de CCR in een dergelijke groep te behartigen.</p> <p>Er zijn aanvullende, gerichte stakeholder-activiteiten nodig.</p> <p>(Zie III-20-5)</p>	<p>IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48</p> <p>IEN (19) 8 = IEN/G (19) 10</p> <p>IEN (21) 44 intern = IEN/G (20) 33 intern</p> <p>IEN (21) 60 = IEN/G (21) 37</p>	IEN/G	I	→ 2.1
III-22-6	<b>Toetsing van de infrastructuur-aspecten van het arbeidsplan voor de Rijn-Alpen-corridor en ondersteuning van het Economisch Comité bij de inhoudelijke voorbereiding op de vergaderingen van het corridorforum</b>	2020 - 2030	<p>Voor de corridor-activiteiten is het Economisch Comité het comité ten principale. Het Comité Infrastructuur en Milieu biedt hierbij ondersteuning.</p> <p>(PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4)</p> <p>(Zie III-20-4)</p>	<p>IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40</p>	IEN/G	II	

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toe- wijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
III-22-7	<b>Opstellen van voorstellen ter verhoging van het aantal en verbetering van de kwaliteit van de ligplaatsen langs de Rijn, met name ten aanzien van de beschikbaarheid van walstroom en laadpunten bij de ligplaatsen</b>	2022 - 2023	<p>Organiseren van een workshop in samenwerking met viadonau over walstroom bij ligplaatsen in het eerste semester van 2022.</p> <p>Opstellen van een tweede versie van de compilatie van voorbeelden voor ligplaatsen op basis van de resultaten van de workshop.</p> <p>Voortzetting van de werkzaamheden op het gebied van de kwantitatieve (hoge prioriteit) en kwalitatieve aspecten van ligplaatsen. (Zie III-20-7)</p>	<p>IEN (19)m 24, punt 6.1</p> <p>IEN (21) m 37, punt 7</p> <p>IEN (21) 26 intern</p>	IEN/G	I	<p>→ 5</p> <p>→ 7.2</p>
III-22-8	<b>Ondersteuning bij de ontwikkeling van voorstellen voor de infrastructuur betreffend het beschikbaar maken van alternatieve energiebronnen voor de binnenvaart, bijvoorbeeld oplaadpunten voor elektrische voortstuwingen</b>	2022 - 2023	<p>Het gebruik van alternatieve energiebronnen zal in de toekomst toenemen. De CCR heeft er belang bij dat de hiervoor noodzakelijke infrastructuur in voldoende mate beschikbaar komt. Samen met het Comité Reglement van onderzoek zullen de nationale en Europese activiteiten op dit vlak worden begeleid en door gerichte impulsen worden ondersteund, bijvoorbeeld door in het voorjaar van 2022 een workshop over walstroom bij ligplaatsen te organiseren (zie ook III-22-7). (Zie III-20-8)</p>	<p>IEN (19)m 24, punt 6.4</p> <p>IEN (21) m 37, punt 7</p> <p>IEN (21) 26 intern</p>	IEN/G	I	→ 5

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toe- wijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
III-22-9	<b>Verkenning van het vraagstuk van slimme infrastructuur, rekening houdend met de eisen die geautomatiseerd varen stelt aan de infrastructuur</b>	2022 - 2023	<p>Een internationaal erkende definitie van het concept slimme infrastructuur (smart infrastructure) als onderdeel van het concept slim varen (smart shipping) bestaat nog niet. Het secretariaat heeft hiervoor een discussienota opgesteld, die al een keer besproken werd en door het secretariaat herzien wordt.</p> <p>Het Klein Scheepvaartcomité (RN) is begonnen met zijn werkzaamheden en werkt aan een visie van de CCR ter ondersteuning en bevordering van geautomatiseerd varen. Dit bevat ook taken voor het comité IEN, bijvoorbeeld ten aanzien van het doorgeven van informatie, het passeren van sluisen door geautomatiseerde vaartuigen of de classificatie van de infrastructuur in functie van de automatiseringsniveaus van de vaartuigen.</p> <p>Het comité zal op basis van de discussienota en de visie van RN het thema nader onderzoeken en de vereiste werkzaamheden en initiatieven meer in detail vastleggen.</p> <p>(Zie III-20-9)</p>	<p>IEN (19) 69</p> <p>IEN (20) 94</p> <p>IEN (21)m 37, punt 9</p> <p>RN (21) 13 = IEN (21) 58</p>	IEN/G	II	

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toe- wijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
III-22-10	<b>Analyse van activiteiten en documenten van de Europese Commissie in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water (Richtlijn 2000/60/EG) met betrekking tot de Rijn, resp. de Rijnvaart, en, voor zover nodig, formuleren van aanbevelingen voor maatregelen ter ondersteuning van de delegaties</b>	Vaste taak	Volgen van de activiteiten in het kader van de Common Implementation Strategy (CIS) van de Europese Commissie; Coördinatie van CIS-activiteiten die gevolgen voor de scheepvaart hebben.  (Zie III-20-10)	IEN (13) 32	IEN/G	I	
III-22-11	<b>Analyse van de studies van de CHR en ICBR over de gevolgen van de klimaatverandering voor de afvoer van de Rijn en actualisering van het rapport over de aanpassing van de vaarweg en de Rijnvaart</b>	2022 - 2023	Het comité heeft besloten het rapport over de stand van zaken op basis van de regionalisering van het zesde rapport van de Wereldklimaatraad (IPCC) vanaf 2023, resp. 2025 te actualiseren.  Het comité heeft de tekst over de klimaatverandering op de CCR-website geactualiseerd.  Het comité volgt de ontwikkelingen in het kader van de CHR en ICBR en past indien nodig zijn besluiten aan.  (Zie III-20-11)	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III  IEN (20)m 81, punt 9	IEN/G	I	

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toe- wijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
III-22-12	<b>Analyse van de studies van de CHR en ICBR met betrekking tot het laagwater van de Rijn en de eisen van de binnenvaart aan de Rijn als vaarweg en het daaruit afleiden van aanbevelingen voor maatregelen ter aanpassing van de infrastructuur</b>	2020 - 2021	Analyse van de gevolgen van laagwater voor de Rijnvaart en daar aanbevelingen uit afleiden voor de infrastructuur, in samenwerking met het Economisch Comité voor wat betreft de economische aspecten. In de tweede helft van 2022 wordt een workshop met experts over laagwater georganiseerd. De werkgroep heeft voor de voortzetting van de dialoog met de stakeholders een concept uitgewerkt. (Zie III-20-12)	IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41  IEN (21)m 37, punt 11 IEN (21) 20	IEN/G	I	→ 1
III-22-13	<b>Vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstand 2022</b>	2022	Het was niet mogelijk de werkzaamheden in 2021 af te ronden. De OLR 2012 wordt daarom tot 31 december 2022 verlengd. (Zie III-22-13)		IEN/G	I	
III-22-14	<b>Verdere aanpassing van de “Procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart”</b>	2022 - 2023	Het was niet mogelijk de werkzaamheden in 2021 af te ronden. Nader op elkaar afstemmen van de procedures van het comité voor het Duits-Franse grensgedeelte en die voor de overige Rijn. (Zie III-20-14)	2016-II-17  IEN (18) 7	IEN	II	
III-22-15	<b>Beoordeling en voorbereiding van de goedkeuring van bouwwerkzaamheden, voor zover deze gevolgen voor de scheepvaart hebben</b>	Vaste taak		1995-I-29	IEN/G		
III-22-16	<b>Vaststelling van de beschikbaarheid van de sluizen in de Oberrhein</b>	Vaste taak	Deelname aan de regelmatige bijeenkomsten ter afstemming van de stremming van de sluizen in de Oberrhein.	2007-II-6, IV	IEN/G		



**IV – Comité Politierglement**

**HOOFDTAKEN VAN HET COMITE RP:**

veiligheid van de scheepsbedrijfsvoering, scheepsbedrijfsvoering en gedrag in het verkeer;  
River Information Services (RIS)

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
<b>Veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer</b>							
IV-22-1	<b>Bevordering van het gebruik van alternatieve brandstoffen in de binnenvaart – Voorschriften op het gebied van de veiligheid en infrastructuur</b>	2022 - 2023	RPR, ES-TRIN	RP/G (21) 58 = RP (21) 59	RP/G RV	I	→5
IV-22-2	<b>Aanpassing van de voorschriften inzake de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord</b>	2016 - 2023	Artikel 1.10 en bijlage 13 van het RPR	Besluiten 2019-II-16 en 2021-I-10	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5
IV-22-3	<b>Beoordeling van de voorschriften inzake de positie van de boordlichten en de aanwezigheid van een tweede toplicht</b>	2020 - 2021	Artikel 3.08 van het RPR	RP (20) 30 = RP/G (20) 30  RP (21) 53 = RP/G (21) 50	RP/G	II	
IV-22-4	<b>Evaluatie van de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat</b>	2020 - 2023	Artikel 4.07 van het RPR	RIS/G (21) 51 rev. 1 = RP (21) 69 rev. 1 = RP/G (21) 66 rev. 1	RP/G RIS/G	II	
IV-22-5	<b>Aanpassing van artikel 1.02 van het RPR aan het nieuwe RSP</b>	2022 - 2023	Artikel 1.02 van het RPR	RP/G (21) 25 = RP (21) 17 = STF (21) 18)	RP/G (STF)	II	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
IV-22-6	<b>Aanpassing van artikel 6.21 van het RPR ten aanzien van aan stuurboord meegevoerde duwbakken</b>	2022 - 2023	Artikel 6.21 van het du RPR	RP/G (21) 51 = RP (21) 54	RP/G	II	
IV-22-7	<b>Aanpassing van artikel 14.11 van het RPR met betrekking tot overnachtingshavens aan de Boven-Rijn en Waal en de vluchthaven bij Emmerich</b>	2022 - 2023	Artikel 14.11 van het RPR	RP/G (21) 31 = RP (21) 30 RP/G (21) 49 = RP (21) 52	RP/G	I	
IV-22-8	<b>Analyse en ontwikkelingen van het RPR met betrekking tot geautomatiseerd varen</b>	2022 - 2023	RPR	RP (21) 61 rev. 1 = RP/G (21) 60 rev. 1 RIS/G (21) 45 rev. 1	RP/G RIS/G	I	→5
IV-22-9	<b>Beoordeling van de voorwaarden om tijdelijk te mogen afwijken van de bepalingen van het RPR om tests met geautomatiseerd varen te kunnen uitvoeren</b>	2021 - 2023	RPR	Besluit 2020-II-21 RP/G (21) 12 rev. 1 = RP (21) 10 rev. 1	RP/G	I	→5
IV-22-10	<b>Gemeenschappelijke bijeenkomst van de scheepvaartpolitie in 2022</b>	2022 - 2023	RPR, ROSR, RSP		RP/G	I	
IV-22-11	<b>Beoordeling van de wijziging van de maximale snelheid voor de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en Sankt Goar boven hoogwaterpeil I</b>	2018- 2023	RPR	RP/G (18) 55 = RP (18) 42 = IEN (18) 41	RP/G	II	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
<b>Informatiediensten voor de binnenvaart</b>							
IV-22-12	<b>Uitbreiding van de elektronische meldplicht tot schepen die nog niet aan de meldplicht zijn onderworpen</b>	2022 - 2023	Artikel 12.01 van het RPR	RIS/G (21) 37 rev. 1 = RP (21) 44 rev. 1 = RP/G (21) 44 rev. 1	RP/G RIS/G	I	→5
IV-22-13	<b>Vaststellen van de voorwaarden voor het grensoverschrijdend gebruiken en uitwisselen van gegevens afkomstig van River Information Services (RIS) voor doeleinden die verband houden met de logistiek en het verkeersmanagement</b>	2020 - 2023	Artikel 12.01 van het RPR	RP (19) 43 rev. 4 = RP/G (19) 53 rev. 4 = RIS/G (19) 40 rev. 4	RP/G RIS/G	II	→6.3
IV-22-14	<b>Tweejaarlijkse actualisering van de elektronische brochure en de CCR-informatiebrochure over de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem voor elektronische kaarten</b>	2022 - 2023	RPR	RP (21)m 34, punt 7.2	RIS/G	II	
IV-22-15	<b>Voorlegging van een voorstel voor een beslissing inzake de verplichtstelling van de weergave van het plaatsen van het blauwe bord in Inland ECDIS</b>	2014 - 2023	Artikel 4.07 van het RPR, Bijlage 5 van ES-TRIN	Protocol 2012-I-10 RP (19) 54 = RIS/G (19) 48 = RP/G (19) 63 RP (21) 41 rev. 2 = RP/G (21) 41 rev. 2 = RIS/G (21) 34 rev. 2	RIS/G (RP/G, RV/G) CESNI/PT CESNI/TI	II	→5

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
IV-22-16	<b>Opstellen van eventuele eisen voor de werkwijze en technische kenmerken van trackcontroleassistenten in de binnenvaart</b>	2016-2023	RPR, ES-TRIN, ES-RIS, ES-QIN	Protocol 2012-I-10 RP (19) 36 rev. 2 = RP/G (19) 47 rev. 2 = RIS/G (19) 36 rev. 2 RP (21) 64 rev. 1 = RP/G (21) 59 rev. 1 RIS/G (21) 46 rev. 1 RN (21) 19 rev. 1	RP/G RIS/G (CESNI PT, CESNI QP, CESNI QP)	I	→5
IV-22-17	<b>Gebruik van navigatieradarinstallaties die niet over een typegoedkeuring beschikken aan boord van binnenschepen</b>	2022 - 2023	RPR	RP/G (21) 39 = RIS/G (21) 32 = RP (21) 39	RIS/G (RP/G)	II	
IV-22-18	<b>Opstellen van toekomstbestendige eisen voor informatie- en navigatieapparaten: mogelijke vertrekpunten</b>	2022 - 2023	RPR, ES-TRIN	RP (21) 40 corr. 1 rev. 2 = RP/G (21) 40 corr. 1 rev. 2= RIS/G (21) 33 corr. 1 rev. 2	RIS/G (RP/G)	I	
IV-22-19	<b>Beoordeling van het belang van de vaarstatus voor de veiligheid in de binnenvaart</b>	2022 - 2023	Artikel 4.07, vijfde lid, van het RPR	RP/G (21) 34 = RIS/G (21) 25 = RP (21) 33	RP/G (RIS/G)	I	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
IV-22-20	<b>Rol van RIS bij het ligplaatsmanagement</b>	2022 - 2023		RP (21) 65 rev. 1 = RP/G (21) 62 rev. 1 = RIS/G (21) 48 rev. 1 = IEN (21) 79 rev. 1 = IEN/G (21) 52 rev. 1	RIS/G	II	→5
IV-22-21	<b>Vorbereidende werkzaamheden over mogelijke vereisten en aanbevelingen met betrekking tot de centrales voor de besturing en controle van schepen op afstand</b>	2022 - 2023		RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RIS/G	II	→5
IV-22-22	<b>Actualisering van de verwijzingen naar de RIS-standaarden in het RPR</b>	2020 - 2023	RPR, ES-RIS	RP (19) 69 rev. 1 intern = RP/G (19) 78 rev. 1 intern = RIS/G (19) 58 rev. 1 intern	RIS/G RP/G CESNI/PT CESNI/TI	P <sup>1</sup>	
IV-22-23	<b>Ontwikkeling van maatregelen om de cyberveerkracht te vergroten en de binnenvaartdiensten op de Rijn in stand te houden tijdens cyberaanvallen</b>	2020 - 2023	RPR, ES-TRIN ES-RIS	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35 RP (19) 60 = RP/G (19) 68 = RIS/G (19) 51 = CESNI/TI (19) 21	RIS/G RP/G CESNI/TI	I	→5

<sup>1</sup> P staat voor "permanent"

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
IV-22-24	<b>Monitoring van de evolutie van het gebruik van ASM's (Application Specific Messages, specifieke berichten voor applicaties)</b>	2017 - 2023	Artikel 4.07 van het RPR	RIS/G (21) 35 rev. 1 corr. 1 = RP (21) 42 rev. 1 corr. 1 = RP/G (21) 42 rev. 1 corr. 1	RIS/G (RP/G) CESNI/TI	II	→5
IV-22-25	<b>Monitoring van de evolutie van het gebruik van AtoN's (Aids to Navigation, navigatie-ondersteuning) in Inland AIS</b>	2018 - 2023	Artikel 4.07 van het RPR	RIS/G (21) 36 rev. 1 = RP (21) 43 rev. 1 = RP/G (21) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G) CESNI/TI	II	→5
IV-22-26	<b>Stand van zaken met betrekking tot de RIS-strategie en opstellen van vertrekpunten voor een volgende strategie</b>	2016 - 2023		Protocol 2012-I-10 RP (16) 35 rev. 1 = RIS/G (16) 24 rev. 3 RIS/G (17) 13 RP (19) 13 = RIS/G (19) 8 rev. 1 = RP/G (19) 28 RP (21) 81 = RIS/G (21) 57 = RP/G (21) 72	RIS/G	I	→5
IV-22-27	<b>Vorbereidende werkzaamheden voor een gap-analyse om vast te stellen of in ES-RIS aanvullende voorschriften nodig zijn voor de automatisering in de binnenvaart</b>	2022 - 2023	ES-RIS	RP (21) 71 = RIS/G (21) 53	RIS/G	I	→5

**V – Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding**  
**PRIORITEITEN ZOALS BEPAALD TIJDENS DE COMITÉ-VERGADERING VAN STF:**  
 Rijnpatenten, kwalificaties en arbeidsomstandigheden van binnenschippers

Code	Thema	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
V-22-1	<b>Voltooiing van de herziening van het RSP en bijlagen</b> in samenhang met Richtlijn (EU) 2017/2397 met betrekking tot beroepskwalificaties, alsook de ES-QIN	2022	RSP		STF en STF/G	I	→2
V-22-2	<b>Controleren van de andere reglementen van de CCR</b> om verwijzingen en terminologie in overeenstemming te brengen met het nieuwe RSP	2022	RSP, ROSR		STF/G, RP, RV	I	
V-22-3	<b>Begeleiding van de omzetting van het nieuwe RSP in nationaal recht</b>	2022	RSP	Herziende RSP	STF en STF/G	I	
V-22-4	<b>Herziening van de dienstinstructies in het licht van het herziene RSP</b> en aanpassing indien nodig	2022	Dienstinstructies bij het RSP	Herziende RSP	STF/G en STF	I	
V-22-5	<b>Gedachtewisseling over de keuzevrijheid bij de afgifte van Rijnvaartdocumenten of documenten op basis van het EU-recht</b>	2022 - 2023	RSP, nationale implementatie van de Richtlijn (EU) 2017/2397 in de EU-lidstaten		STF/G en STF	I	
V-22-6	<b>Modernisering van de bemanningsvoorschriften</b> op basis van de door de werkgroep CESNI/QP verrichte werkzaamheden	2022 - 2023	RSP, bemanningsvoorschriften	Eindrapport van de TASCs-studie Ontwerp-routekaart voor Europese bemanningsvoorschriften	STF CESNI/QP	I	→7
V-22-7	<b>Aanpassing van het kwalificatiekader aan de automatisering:</b> i) Opstellen van aanvullende eisen voor de opleiding van bemanningsleden	2022 - 2023	RSP	Besluiten 2018-II, 2020-II en 2020-II-21	<b>STF</b> , in overleg met RN (Comité	I	→7

Code	Thema	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
	ii) Onderzoeken of er voor nieuwe functies aan de wal (centrale voor afstandsbediening) een nieuw kwalificatiekader moet worden voorzien				ten principale),		
V-22-8	<b>Gedachtewisseling over de aanpak ten aanzien van de administratieve overeenkomsten en de erkenningen van vaartijdenboeken, dienstboekjes en, voor zover van toepassing, aanvullende erkenningsprocedures</b>	2022 - 2023	Administratieve overeenkomsten voor de schippers- en radarkwalificatie, dienstboekjes, matrozenopleidingen, Richtlijn (EU) 2017/2397	Verschillende besluiten, met als laatste Besluit 2015-I-11 (Erkenning van dienstboekjes van derde landen) en 2014-II-11 alsook 2014-II-12 (Erkenning van opleidingen aan een Tsjechische en Roemeense school)	STF	P	
V-22-9	<b>Begeleiding van het e-tools-initiatief</b>	2022-2023	RSP	E-tools-initiatief	STF	II	
V-22-10	<b>Vorbereiding van de volgende bijeenkomst van patentexamencommissies</b>	2022 - 2023			STF	II	
V-22-11	<b>Vergaren van informatie over aanwervingscampagnes</b>	2022 - 2023			STF	I	→7
V-22-12	<b>Monitoring en begeleiding van de werkzaamheden op het gebied van ongevallen binnen CESNI</b>	2022 - 2023			STF	P	
V-22-13	<b>Opstellen van een gemeenschappelijk voorstel voor het concept "vaardag" in het RSP</b>	2022 - 2023	RSP (Dienstinstructies)		STF/G	I	



Code	Thema	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
V-22-14	<b>Uitbreiding van de kwalificatie- en bemanningsvoorschriften met voorschriften voor het gebruik van alternatieve brandstoffen</b>	2022 - 2023	RSP	Technische voorschriften voor alternatieve brandstoffen (wijziging ROSR en Richtlijn (EU) 2016/1629)	STF, in overleg met RV/G	II	
V-22-15	<b>Onderzoeken van de verenigbaarheid van artikel 2.02 RSP (=art. 17.01, derde lid, eerste en tweede alinea van het RSP (ontwerptekst)) met het EU-recht</b>	2022 - 2023	RSP	Voorschriften arbeidsbescherming, Richtlijn 2014/112/EU	STF	I	
V-22-16	<b>Vorbereiding van een evaluatie van het RSP: bijeenbrengen van punten waar het RSP verbeterd zou kunnen worden</b>	2022 - 2023	RSP		STF	P	
V-22-17	<b>Verbetering van de samenwerking tussen autoriteiten</b>	2022 - 2023	RSP (Dienstinstructies)		STF	I	
V-22-18	<b>Controle van de Engelse versie van het nieuwe RSP</b>	2022 - 2023	RSP		STF	I	

**VI - Comité Reglement van onderzoek (RV)**

**HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RV:**

Technische veiligheid van de schepen, bouw en uitrusting van de schepen

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
VI-22-1	Afgifte van aanbevelingen voor gelijkwaardigheden en afwijkingen in toepassing van artikel 2.20 van het ROSR	2022 - 2023	ROSR, artikel 2.20		RV/G - RV	P	→5
VI-22-2	Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de publicatie van nieuwe edities van ES-TRIN en met nieuwe ontwikkelingen	2022 - 2023	ROSR	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22	RV/G - RV	P	→3
VI-22-3	Vergaren van gegevens op jaarbasis over de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen	2022 - 2023		RV (21)m 23, punt 3.1	RV/G - RV	P	→4.1
VI-22-4	Actieve tenuitvoerlegging van de routekaart inzake de uitstoot binnen het bevoegdheidsgebied van het comité, met name met betrekking tot de gebruikte technologieën, de bevordering van innovatie en de ontwikkeling van de technische voorschriften voor binnenschepen	2022 - 2023		2021-II-36 (moet worden ingevuld na publicatie)	RV – IEN – ECO RV/G	I	→4.1
VI-22-5	Opzetten van een efficiëntere procedure voor de behandeling van aanbevelingen	2022 - 2023	ROSR, artikel 2.20	RV (21) 56 rev. 1	RV/G - RV	I	→5
VI-22-6	Verduidelijking van de procedure voor de erkenning van classificatiebureaus door de CCR	2022 - 2023	ROSR, artikel 1.01, lid 24	RV (21) 55	RV/G - RV	II	-
VI-22-7	Vorbereidende werkzaamheden voor een gap-analyse van de ES-TRIN met betrekking tot geautomatiseerd varen, ter voorlegging aan CESNI	2022 - 2023	ES-TRIN	RV (21) 53	RV/G – RV - RN	I	→5

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
VI-22-8	Vorbereidende werkzaamheden voor eventuele eisen en aanbevelingen voor de centrales voor de besturing en controle op afstand van binnenvaartschepen	2022 - 2023	ROSR, ES-TRIN	RV (21) 62	RV/G – RV - RN	I	→5
VI-22-9	Bijdragen aan de evaluatie van Richtlijn (EU) 2016/1629	2022 - 2023		RV (21) 52 rev. 1 RV/G (21) 3 rev. 5 = RV (21) 4 rev. 5	RV/G	I	-
VI-22-10	Vorbereiding van technische opties en gecoördineerde voorstellen van de lidstaten van de CCR om de werkzaamheden binnen de Werkgroep CESNI/PT te vereenvoudigen	2022 - 2023	ES-TRIN		RV/G	P	-
VI-22-11	Taken die kunnen voortvloeien uit het werkprogramma van CESNI, het Comité Politireglement, het Economisch Comité, het Klein Scheepvaartcomité en het voorzitterschap van de CCR op basis van een specifiek mandaat of een probleemanalyse	2022 - 2023			RV/G - RV	P	-

## VII – Kleiner Scheepvaartcomité

### HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RN :

Sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen

Nr.	Taak	Termijn	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
VII-22-1	<b>Vorstel voor een nieuwe formulering voor de definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart</b>	2022 - 2023	Besluiten 2018-II-16 2020-II-20 2020-II-21	RN	I	→5
VII-22-2	<b>Monitoring van de acceptatie en toepassing van de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart, met name buiten de CCR</b>	Permanent	Besluiten 2018-II-16 2020-II-21	RN	P	→5
VII-22-3	<b>Opstelling van een woordenlijst over geautomatiseerd varen in de drie werktalen van de CCR plus Engels, rekening houdend met de ontwikkeling van geautomatiseerd varen</b>	Permanent		RN	P	→5
VII-22-4	<b>Overzicht van de proefprojecten op het gebied van geautomatiseerd varen in de binnenvaart</b>	Permanent	Besluit 2018-II-16 RP (19) 15 rev. 1 = RP/G (19) 10 rev. 2 <a href="http://automation.ccr-zkr.org">automation.ccr-zkr.org</a>	RN	P	→5
VII-22-5	<b>Ontwikkeling van een gemeenschappelijke administratieve procedure voor het verlenen van een ontheffing aan de initiatiefnemer van een proefproject om tests op de Rijn mogelijk te maken</b>	2022 - 2023	RN (21) 4 = RP (21) 28 = RV (21) 17 = STF (21) 23 = DF (21) 9 = IEN (21) 33)	RN	I	→5

Nr.	Taak	Termijn	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
VII-22-6	<b>Bepalen van de technische inhoud van het bij het verzoek tot ontheffing gevoegde dossier en criteria voor de behandeling van het dossier</b>	2022 - 2023	RN (21) 4 = RP (21) 28 = RV (21) 17 = STF (21) 23 = DF (21) 9 = IEN (21) 33)	RN	I	→3.2
VII-22-7	<b>Verzamelen van informatie over de ervaring die is opgedaan in het kader van de proefprojecten voor automatisering in de binnenvaart</b>	Permanent		RN	P	→3.3
VII-22-8	<b>Ontwikkeling van een procedure voor de evaluatie van de resultaten van afgeronde proefprojecten die toestemming van de CCR hebben gekregen</b>	2023 - 2025		RN	II	→3.4
VII-22-9	<b>Ontwikkeling van een communicatiedocument over de procedure ter attentie van de initiatiefnemers van projecten</b>	2022 - 2025		RN	I	→3.5
VII-22-10	<b>Ontwikkeling van een indicatief tijdschema (vaststelling van de procedure, indicatie van de duur van de behandeling en termijn voor het verkrijgen van de ontheffing/administratieve toestemming)</b>	2022 - 2023		RN	II	→3.6
VII-22-11	<b>Coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen in overleg met de andere comités van de CCR (STF, RV, RP, en wanneer de situatie daarom vraagt, IEN en DF)</b>	Permanent		RN	P	→4.
VII-22-12	<b>Coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot het geautomatiseerd varen op het gebied van de trackcontroleassistenten voor de binnenvaart en de centrales voor de besturing op afstand</b>	2022 - 2023		RN	I	
VII-22-13	<b>Behandeling van de verzoeken om een ontheffing van de CCR-reglementen</b>	Permanent		RN	P	

## **PROTOCOL 9**

### **Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2022-2023**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

Keurt de in de bijlage vermelde tabel betreffende het voorzitterschap en het plaatsvervangend voorzitterschap van de organen van de Centrale Commissie voor de periode 2022-2023 goed.

#### **Bijlage**

Bijlage bij protocol 9

Voorzitterschappen van de comités voor de periode 2022-2023

PERIODE	ORGANEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Voorzitterschap 2022/2023	FR	FR	CH	DE	DE	DE	FR	NL	NL	NL

Vicevoorzitterschappen van de comités voor de periode 2022-2023

PERIODE	ORGANEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Piv. voorzitterschap 2022/2023	NL	NL	NL	CH	NL	CH	BE	BE	DE	BE

**PROTOCOL 10**

**Juridische zaken**

Geen besluit.

**PROTOCOL 11**

**Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR**

Geen besluit.



## Herziene Rijnvaartakte

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

### In werking getreden protocollen

**Aanvullend Protocol nr. 1** - Wijziging van artikel 40a: schrapping van op overtreding van de politiereglementen toepasselijke boetes,  
ondertekend te Straatsburg op 25 oktober 1972, in werking getreden op 25 februari 1975.

**Aanvullend Protocol nr. 2** - Artikel 2, nieuw derde en vierde lid: voorwaarden voor het vervoer,  
ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 februari 1985.

**Aanvullend Protocol nr. 3** - Nieuwe artikelen 23, 32 en 37: aanpassing van boetebedragen voor overtredingen,  
ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 september 1982.

**Aanvullend Protocol nr. 4** - Dit protocol is, overeenkomstig de bepalingen van artikel II (structurele saneringsmaatregelen), sinds 31.12.1999 niet meer van kracht  
ondertekend te Straatsburg op 25 april 1989, in werking getreden op 1 augustus 1991.

**Aanvullend Protocol nr. 6** - Verhoging van de strafmaat tot 25.000 euro voor de overtredingen van de politievoorschriften inzake de scheepvaart,  
ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999, in werking getreden op 1 november 2011.

**Aanvullend Protocol nr. 7** - Toevoeging van een tweede alinea in artikel 23 over de erkenning van scheepscertificaten en schipperspatenten,  
ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002, in werking getreden op 1 december 2004.

### Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond

**Aanvullend Protocol nr. 5** - Verlenging tot 29 april 2003 van de structurele saneringsmaatregelen,  
ondertekend te Straatsburg op 28 april 1999,  
treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin de vijfde ratificatieakte werd neergelegd.

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND	18 december 2002
BELGIË	11 maart 2004
FRANKRIJK	
NEDERLAND	21 januari 2000
ZWITSERLAND	5 oktober 2000

**Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)**

Ondertekend te Straatsburg op 4 november 1988, in werking getreden op 1 september 1997.

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte	Neerlegging van de opzeggingsakte
DUITSLAND <sup>1</sup>	9 maart 1999	7 juni 2018
BELGIË		
FRANKRIJK		
LUXEMBURG <sup>2</sup>	8 juli 1993	7 juni 2018
NEDERLAND <sup>3</sup>	16 april 1997	7 juni 2018
ZWITSERLAND <sup>4</sup>	21 mei 1997	

**1 Punten van voorbehoud en verklaringen van Duitsland**

**Voorbehouden:**

1. De Duitse Bondsrepubliek behoudt zich het recht voor krachtens artikel 18, eerste lid van het Verdrag, de bepalingen van het Verdrag met betrekking tot vorderingen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters a) en c), alsmede met betrekking tot schepen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters d) en e) van het CLNI-Verdrag niet of slechts gedeeltelijk toe te passen.
2. De Duitse Bondsrepubliek verklaart krachtens artikel 18, tweede lid van het Verdrag, dat de Duitse Bondsrepubliek de maximale grenzen voor de aansprakelijkheid zoals voorzien in artikel 7, eerste lid, tweede zin, letters a) en b) niet zal toepassen op vorderingen die voortkomen uit gebeurtenissen die zich op haar wateren hebben voorgedaan.

**Verklaring:**

De Duitse Bondsrepubliek verklaart overeenkomstig artikel 15, tweede lid van het Verdrag dat het genoemde Verdrag op alle Duitse waterwegen toepasselijk is.

**2 Voorbehoud en verklaringen van Luxemburg overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

**Voorbehoud:**

Het Verdrag geldt niet ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water, noch ten aanzien van sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart.

**Verklaring:**

Het Verdrag is eveneens van toepassing op de bevaarbare gedeelten van de Sûre.

Binnen de grenzen van het tweede lid van artikel 6 van het Verdrag, hebben vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang boven de andere vorderingen.

**3 Voorbehouden en verklaringen van Nederland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

**Voorbehoud:**

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op :

- a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;
  - b) vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen,
- en dit overeenkomstig artikel 18, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag.

**Verklaring:**

Het Koninkrijk der Nederlanden verklaart overeenkomstig artikel 15, eerste lid van het Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI), dat het genoemde Verdrag op alle Nederlandse waterwegen toepasselijk is.

**4 Voorbehouden en verklaringen van Zwitserland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

**Voorbehoud:**

- a) de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor vorderingen voor schade veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water (artikel 18, eerste lid, letter a) uit;
- b) de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart (artikel 18, eerste lid, letter d) uit;
- c) de Zwitserse Bondsstaat zal de maximale grenzen voor de aansprakelijkheid zoals voorzien in artikel 7, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag niet toepassen (artikel 18, tweede lid).

**Verklaring:**

De Zwitserse Bondsraad verklaart bovendien dat de Zwitserse Bondsstaat, overeenkomstig artikel 15, tweede lid van het Verdrag, de bepalingen van het Verdrag eveneens op de Rijn tussen Bazel en Rheinfelden toepast.

**Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012)**

Dit Verdrag stond van 27 september 2012 tot en met 26 september 2014 open voor ondertekening door Staten op de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg, het is op 1 juli 2019 in werking getreden.

<b>Deelnemende staten</b>	<b>Ondertekening</b>	<b>Ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding</b>
Duitsland <sup>1</sup>	11 juli 2013	ratificatie 27 september 2018
Oostenrijk		
België	27 september 2012	-
Bulgarije		-
Frankrijk	27 september 2012	-
Hongarije		toetreding 7 maart 2018
Luxemburg	27 september 2012	ratificatie 25 september 2014
Nederland <sup>2</sup>	29 november 2012	aanvaarding 7 juni 2018
Polen	3 december 2013	
Servië	18 juni 2013	ratificatie 18 juni 2013
Slowakije		
Zwitserland		

<sup>1</sup> **Voorbehoud van Duitsland**

De Duitse Bondsrepubliek behoudt zich krachtens artikel 18, eerste lid, van het Verdrag het recht voor de bepalingen van het Verdrag niet of slechts gedeeltelijk toe te passen met betrekking tot de vorderingen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters a) en c), van het Verdrag alsmede met betrekking tot de schepen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letter d), van het Verdrag.

<sup>2</sup> **Voorbehoud van Nederland**

Het Koninkrijk der Nederlanden behoudt zich krachtens artikel 18, eerste lid, letter a), van het Verdrag met betrekking tot het Europese gedeelte van Nederland het recht voor de toepassing van de regels van het Verdrag geheel uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

## **Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI)**

ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996, in werking getreden op 1 november 2009.

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen heeft op 22 juni 2017 een besluit aangenomen ter wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en de bijbehorende Uitvoeringsregeling - Bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen) (Besluit CDNI 2017-I-4).

De wijzigingen van dit Verdrag vereisen de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van de Verdragsluitende Partijen. Zij treden in werking op de eerste dag van de zesde maand volgende op de nederlegging van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring overeenkomstig artikel 19, vierde lid, van het CDNI.

### **Wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart**

#### **Bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen)**

<b>Verdragsluitende Partijen</b>	<b>Nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring</b>
Duitsland	Aanvaarding 9 februari 2021
België	
Frankrijk	
Luxemburg	Ratificatie 7 februari 2020
Nederland	Aanvaarding 3 juli 2020
Zwitserland	

**Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI)**

ondertekend te Boedapest op 22 juni 2001, in werking getreden op 1 april 2005

Depositaris: regering van de Hongaarse Republiek

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:

Hongarije: 7 mei 2002

Luxemburg: 25 maart 2004

Roemenië: 3 april 2004

Zwitserland: 19 mei 2004<sup>1</sup>

Kroatië: 7 december 2004

Tsjechische Republiek: 14 november 2005

Bulgarije: 19 april 2006

Nederland: 20 juni 2006

Rusland: 11 april 2007

Frankrijk: 11 mei 2007

Duitsland: 10 juli 2007

Slowakije: 27 november 2007

Moldavië: 21 april 2008

België: 5 augustus 2008

Servië: 10 juni 2010<sup>2</sup>

Oekraïne: 17 april 2014

---

<sup>1</sup> **Verklaring van Zwitserland**

Verklaring betreffende artikel 30, lid 1: Zwitserland past het Verdrag niet toe op haar nationale waterwegen, inclusief de stromen in het grensgebied, met uitzondering van de Rijn aan de Zwitserse grens in Rheinfelden.

Verklaring betreffende artikel 31, onderdeel a: Zwitserland past het Verdrag eveneens toe op het goederenvervoer over de Rijn tussen de Zwitserse grens en Rheinfelden.

<sup>2</sup> **Verklaring van Servië**

Krachtens artikel 31, onder a, verklaart Servië de bepalingen van het Verdrag toe te passen op vervoersovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen het grondgebied van de Republiek Servië zijn gelegen.

**Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)**

ondertekend in Genève op 26 mei 2000, in werking getreden op 29 februari 2008.

Het bij de overeenkomst gevoegde reglement is in werking getreden op 28 februari 2009.

Depositaris: secretaris-generaal van de Verenigde Naties

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:

Rusland: toetreding op 10 oktober 2002

Nederland: aanvaarding op 30 april 2003

Hongarije: toetreding op 4 mei 2004

Oostenrijk: toetreding op 9 november 2004

Bulgarije: bekrachtiging op 7 maart 2006

Luxemburg: bekrachtiging op 24 mei 2007

Duitsland: bekrachtiging op 31 januari 2008

Moldavië: aanvaarding op 19 februari 2008

Frankrijk: goedkeuring op 3 april 2008

Roemenië: toetreding op 3 december 2008

Kroatië: bekrachtiging op 4 maart 2009

Slowakije: bekrachtiging op 20 oktober 2009

Oekraïne: toetreding op 28 januari 2010

Polen: toetreding op 25 juni 2010

Servië: bekrachtiging 6 januari 2011

Zwitserland: toetreding op 8 februari 2011

Tsjechische Republiek: bekrachtiging op 21 september 2011

België: toetreding op 17 juni 2014

## **PROTOCOL 12**

### **Economische situatie in de Europese binnenvaart**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

na het mondeling verslag van de voorzitter van haar Economisch Comité gehoord te hebben,

neemt kennis van het verslag over de economische situatie van de Europese binnenvaart voor de eerste helft van 2021 en de vooruitzichten voor de tweede helft van het jaar.

#### **Bijlage**

**Economische situatie in de Europese binnenvaart voor de eerste helft van 2021 en de vooruitzichten voor de tweede helft van het jaar**

**1. Vervoersvolumes over de Rijn**

De hoeveelheden goederen die over de Rijn worden vervoerd, zijn toegenomen en vertonen – met uitzondering van de vloeibare bulkgoederen – in de eerste zes maanden van 2021 een stijgende lijn.

De totale cijfers voor het vrachtvervoer lagen in de eerste helft van 2021 ongeveer 6,3% hoger dan in dezelfde periode een jaar eerder. De sterkste toename werd vastgesteld bij de droge bulkgoederen (+11,4%). Deze stijging kan worden verklaard door de hogere staalproductie in Duitsland (+15% in de eerste vijf maanden van 2021) evenals door de toegenomen vraag naar steenkolen in de energiesector vanwege de stijgende gasprijs en het uitwijk-effect dat daarmee gepaard ging.

**TABEL 1: VERVOERSVOLUME OP DE TRADITIONELE RIJN IN DE EERSTE HELFT VAN 2019, 2020 EN 2021 PER GOEDERENSEGMENT**

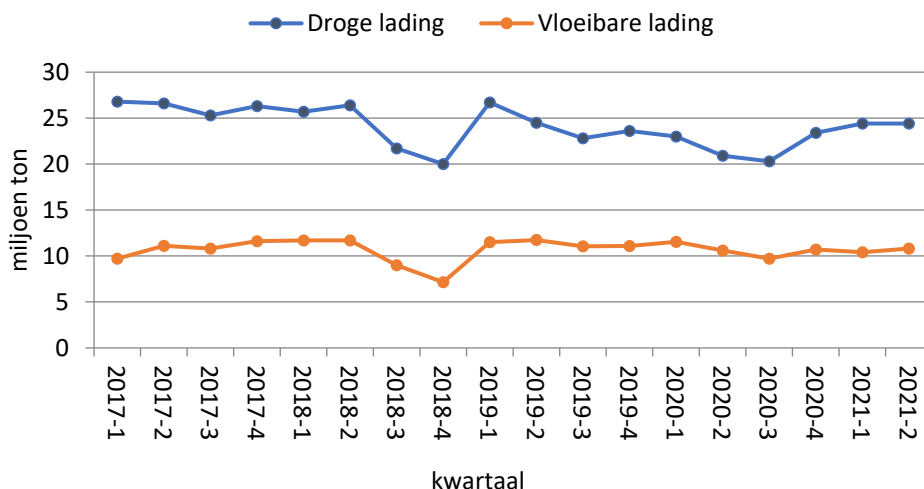
	Eerste helft van het jaar (mln. t)			Verandering in %	
	2019	2020	2021	2021/2020	2021/2019
<b>Totaal vervoer</b>	91,1	81,2	86,2	<b>6,2%</b>	<b>-5,3%</b>
Droge lading	51,1	43,9	48,9	11,4%	-4,3%
Vloeibare lading	23,3	22,1	21,3	-3,6%	-8,6%
Goederen in containers*	9,8	9,0	9,8	8,9%	0%
Algemene lading	4,7	3,7	3,8	2,7%	-19,1%
Overige lading	2,2	1,8	2,0	11%	-9,1%

Bron: Destatis

\* Met inbegrip van het gewicht van de lege container

De vloeibare bulkgoederen hebben duidelijk terrein moeten prijsgeven en de hoeveelheden van 2020 werden bij verre niet geëvenaard. Dat komt door de stijgende olieprijs en een afgenomen vraag naar brandstoffen vanwege de pandemie. Zie ook de analyse van de individuele landen in hoofdstuk 2.

**AFBEELDING 1: VERVOERSVOLUME VOOR DROGE EN VLOEIBARE BULKGOEDEREN OP DE TRADITIONELE RIJN PER KWARTAAL**

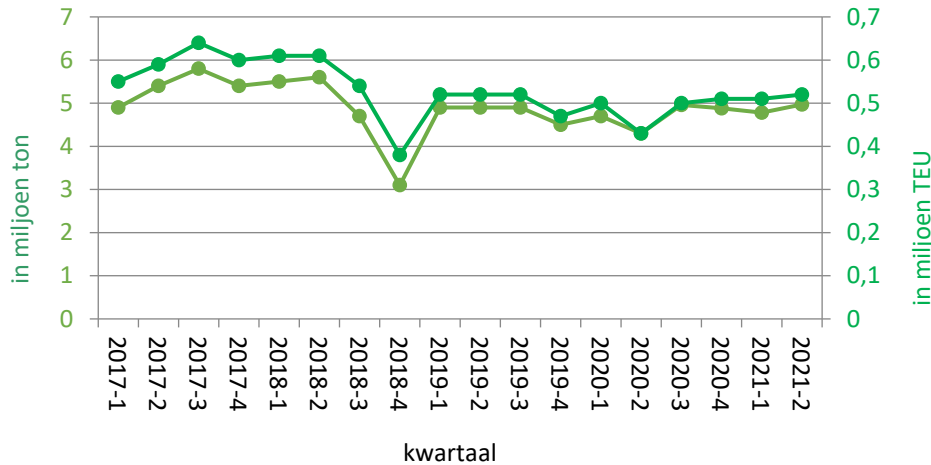


Bron: Destatis



Het containervervoer heeft zich in de eerste zes maanden van 2021 aanzienlijk hersteld, met een groei van ongeveer 8% (op basis van de eenheid 'ton'), respectievelijk 11% (op basis van de eenheid 'TEU') ten opzichte van dezelfde periode in het voorafgaande jaar. Het containervervoer kwam daarmee in de eerste helft van 2021 weer op het niveau te liggen van de eerste helft van 2019. De cijfers tot medio 2018, dus kort voor de laagwaterperiode, zijn echter nog altijd lang niet 'in zicht'. Het verschil bedraagt -12% (op basis van de eenheid 'ton') respectievelijk -16% (op basis van de eenheid 'TEU').

**AFBEELDING 2: HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN IN CONTAINERS OP DE TRADITIONELE RIJN**



Bron: Destatis

Met uitzondering van de levensmiddelen en veevoeders, alsmede de aardolieproducten vertoonden alle goederensegmenten een stijgende lijn waarbij ijzererts met 22,2% de grootste groei vertoonde. Ook het vervoer van steenkolen vertoonde een duidelijke stijging van 18,8%, door de grote vraag naar steenkolen in de energiesector. De verklaring voor deze seizoensgebonden stijging is gelegen in de gestegen gasprijzen.

**TABEL 2: VRACHTVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN IN DE EERSTE HELFT VAN 2019, 2020, 2021, IN TOTAAL EN PER BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENT\***

	HJ1 2019 in mln. t	HJ1 2020 in mln. t	HJ1 2021 in mln.t	Verandering 2021/2020 in %
<b>Totaal vervoer</b>	<b>91,1</b>	<b>81,2</b>	<b>86,2</b>	<b>+6,2%</b>
Aardolieproducten	15,2	14,7	13,7	-6,8%
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	14,8	13,4	13,9	+3,7%
Chemische producten	10,5	9,6	10,1	+5,2%
IJzererts	11,1	9,2	11,3	+22,8%
Vaste brandstoffen (kolen)	12,2	8,5	10,1	+18,8%
Landbouwproducten	4,8	5,3	5,8	+9,4%
Secundaire grondstoffen, afval	4,6	4,5	4,9	+8,9%
Metalen en metaalproducten	5,0	4,2	4,4	+4,8%
Levensmiddelen en veevoeders	3,0	3,2	2,9	-9,4%
Machines, uitrusting, voertuigen	1,0	0,7	0,8	+14,3%

Bron: Destatis, analyse van de CCR

\* Het totaal van deze geselecteerde goederensegmenten komt niet overeen met het totaal van het vervoer.

## 2. Vervoersvolumes in de Rijnsoeverstaten

Onderstaande tabel toont de hoeveelheden in de eerste zes maanden van 2018, 2019, 2020 en 2021 in de CCR-lidstaten evenals de verandering in procenten in 2021 ten opzichte van 2020.

**TABEL 3: DOOR DE BINNENVAART VERVOERDE HOEVEELHEDEN GOEDEREN IN DE RIJNOEVERSTATEN IN DE EERSTE HELFT VAN 2018, 2019, 2020 EN 2021 <sup>1</sup>**

	Eerste helft van 2018 in mln. t	Eerste helft van 2019 in mln. t	Eerste helft van 2020 in mln. t	Eerste helft van 2021 in mln. t	Veranderingspercentage 2021/2020 in %
Nederland	188,6	185,1	176,5	187,0	<b>+6,0</b>
Duitsland	109,7	106,3	94,8	99,1	<b>+4,5</b>
België - Vlaanderen	37,0	36,0	34,7	36,1	<b>+4,0</b>
Frankrijk	26,3	28,7	23,7	25,8	<b>+9,3</b>
België –Wallonië	21,6	20,4	17,3	16,7	<b>-3,5</b>
Zwitserland	2,9	3,2	2,7	2,8	<b>+3,7</b>

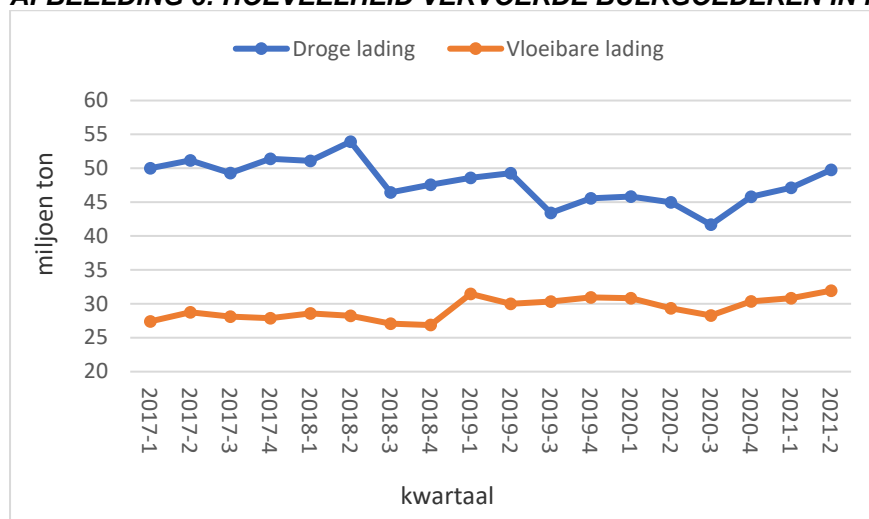
Bronnen: Eurostat [IWW\_GO\_QNAVE], Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

### Nederland

Het vervoer van droge bulkgoederen is in Nederland sinds het derde kwartaal van 2020 met ongeveer acht miljoen ton gestegen, hetgeen dus een duidelijke groei weerspiegelt. De vervoerde hoeveelheid bedroeg in het tweede kwartaal van 2021 weer bijna 50 miljoen ton. Dat was voor het laagwaterjaar 2018 en de Covid-pandemie de gemiddelde kwartaalwaarde voor droge bulkgoederen in Nederland.

In de eerste zes maanden van 2021 is het vervoer van droge bulkgoederen gestegen met 7% ten opzichte van dezelfde periode in 2020. De vloeibare bulkgoederen vertoonden een stijging van 4%, in tegenstelling tot de afname die waar te nemen is bij de vloeibare bulkgoederen op de Rijn, in Duitsland en in België.

### AFBEELDING 3: HOEVEELHEID VERVOERDE BULKGOEDEREN IN NEDERLAND

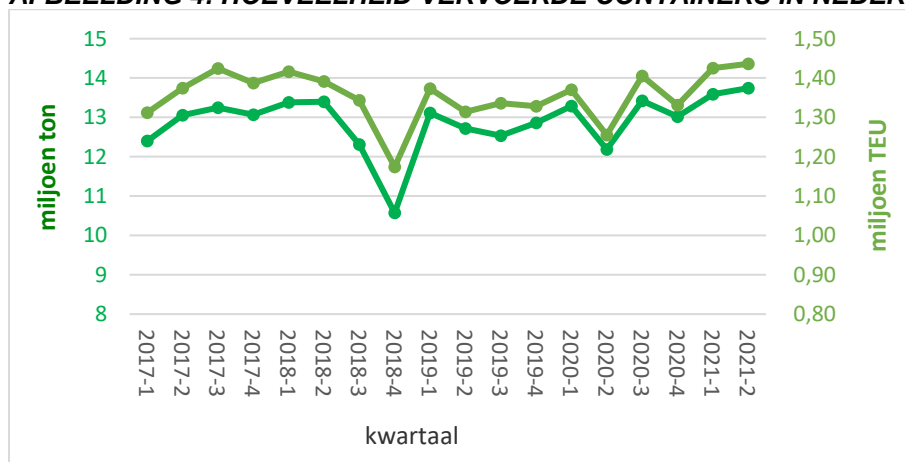


Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Het containervervoer is in de eerste helft van 2021 eveneens toegenomen, op basis van de eenheid 'ton' met ongeveer 7%, op basis van de eenheid 'TEU' met 9%, in beide gevallen ten opzichte van de eerste helft van 2020.

<sup>1</sup> Voor de Belgische cijfers is er gebruik gemaakt van de gegevens van de twee regionale waterwegbeheerders: de Vlaamse Waterweg en SPW Service Public de Wallonie.

**AFBEELDING 4: HOEVEELHEID VERVOERDE CONTAINERS IN NEDERLAND**

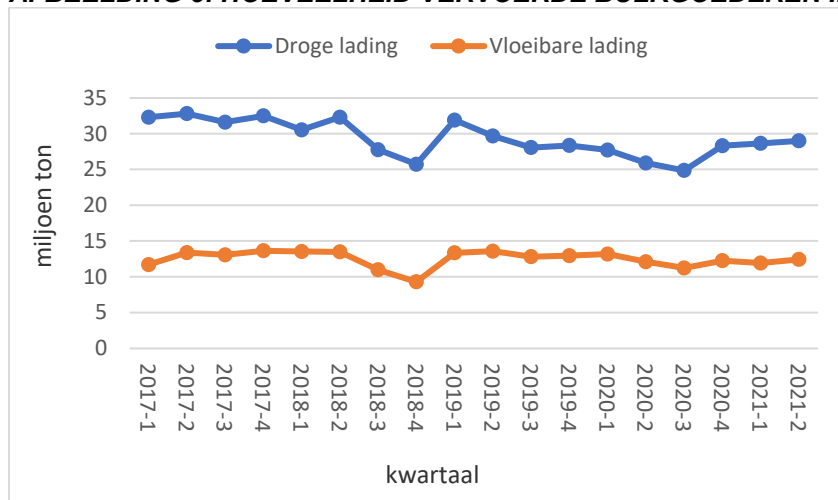


Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

**Duitsland**

Het totale vrachtvervoer over de Duitse binnenwateren is in de eerste helft van 2021 gestegen met 4,5% ten opzichte van de eerste helft van 2020. De cijfers van de eerste zes maanden van 2019 werden echter nog niet gehaald. Met name bij de droge bulkgoederen was de ontwikkeling positief, aangezien er herstel zichtbaar was na een lange periode met teruglopende cijfers.

**AFBEELDING 5: HOEVEELHEID VERVOERDE BULKGOEDEREN IN DUITSLAND**

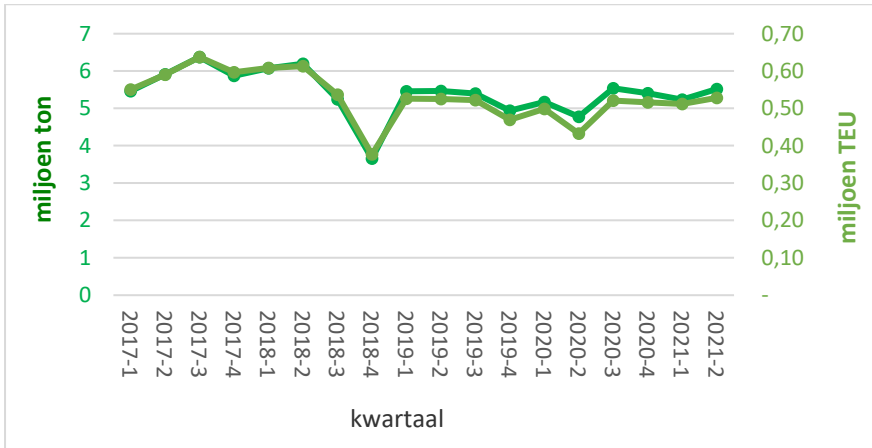


Bron: Destatis

Bij de vloeibare bulkgoederen vertonen de aardolieproducten een duidelijke afname. Die wordt ten dele veroorzaakt door de pandemie aangezien de vraag naar brandstoffen als gevolg daarvan is afgenomen. Ook de olieprijs, die sinds de tweede helft van 2020 voortdurend is gestegen, speelt een rol bij deze daling.

Het containervervoer is in de eerste helft van 2021 toegenomen. Op basis van de eenheid 'ton' met 8%, op basis van de eenheid 'TEU' met 12%, in beide gevallen ten opzichte van de eerste helft van 2020.

**AFBEELDING 6: HOEVEELHEID VERVOERDE CONTAINERS IN DUITSLAND**



Bron: Destatis

Het vervoer van de grondstoffen ijzererts en cokeskolen, die afhankelijk zijn van de industriële productie, steeg met een cijfer dat boven de tien lag. Bij de steenkolen speelde er een extra factor mee: in de eerste helft van 2021 stegen de gasprijzen sterk waardoor de vraag naar steenkolen toenam. Dit had een positieve uitwerking op het vervoer van steenkolen. De algemene tendens bij het vervoer van steenkolen in de afgelopen jaren is echter nog altijd neerwaarts.

**TABEL 4: VRACHTVERVOER OVER DE DUITSE BINNENWATEREN IN DE EERSTE HELFT VAN 2019, 2020, 2021, IN TOTAAL EN PER BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENT**

	HJ1 2019 in mln. t	HJ1 2020 in mln. t	HJ1 2021 in mln. t	Verandering 2021/2020 in %
<b>Totaal vervoer</b>	<b>106,3</b>	<b>94,8</b>	<b>99,1</b>	<b>+4,5</b>
Aardolieproducten	17,6	16,5	15,1	-8,1
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	16,1	14,6	14,6	-0,3
Chemische producten	11,3	10,5	11,0	+4,4
IJzererts	10,8	9,0	11,0	+21,5
Vaste brandstoffen (kolen)	13,9	9,0	11,3	+25,2
Landbouwproducten	6,7	7,4	7,3	-1,3
Secundaire grondstoffen, afval	5,7	5,7	5,9	+4,3
Metalen en metaalproducten	5,4	4,4	4,7	+5,3
Levensmiddelen en veevoeders	4,0	4,3	3,9	-8,7
Machines, uitrusting, voertuigen	1,1	0,8	0,9	+14,5

Bronnen: Destatis, analyse van de CCR

## België

Voor de Belgische cijfers is er gebruik gemaakt van de gegevens van de regionale waterwegbeheerders. In Vlaanderen nam het vrachtvervoer door de binnenvaart toe met 4%. Het grootste segment (zand, aarde en bouwmaterialen) vertoonde een toename van 6,2%.

Ook bij andere goederensegmenten was de trend positief, zoals bij de landbouwproducten (+4%), metaal en metaalproducten (+13,5%). Ook ijzererts en vaste brandstoffen vertoonden een stijgende lijn. De toename van 24,6% voor steenkolen weerspiegelt duidelijk de toegenomen vraag vanwege de stijgende gasprijzen.

De aardolieproducten vertoonden een daling van 18,3% die samenhang met de stijgende olieprijs en eveneens met de unieke situatie in de eerste helft van 2020 toen de plotseling gekelderde olieprijs gedurende een korte periode uitzonderlijke economische omstandigheden veroorzaakte.

**TABEL 5: VRACHTVERVOER OVER DE VLAAMSE BINNENWATEREN IN DE EERSTE HELFT VAN 2019, 2020 EN 2021, IN TOTAAL EN PER BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENT**

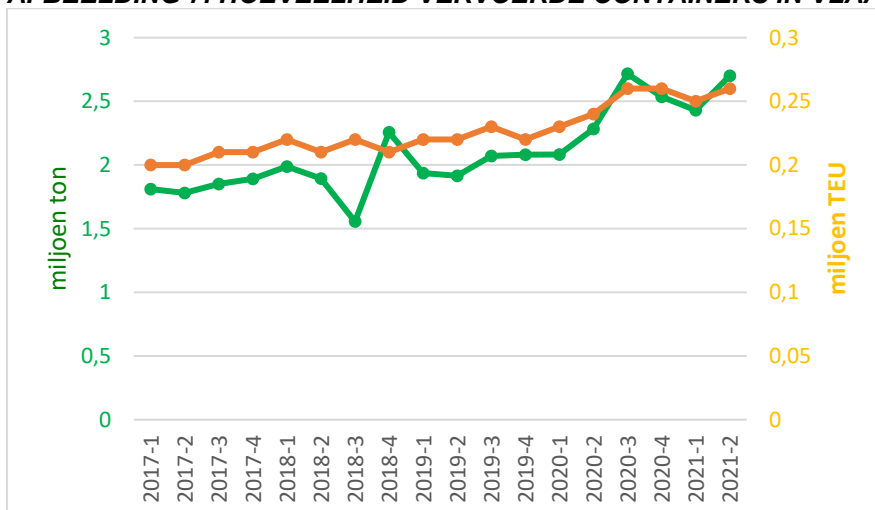
	HJ1 2019 in mln. t	HJ1 2020 in mln. t	HJ1 2021 in mln. t	Verandering 2021/2020 in %
<b>Totaal vervoer</b>	<b>36,0</b>	<b>34,7</b>	<b>36,1</b>	<b>+4,0</b>
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	14,1	12,9	13,7	+6,2
Aardolieproducten	3,2	3,7	3,0	-18,3
Overige goederen	4,6	5,0	5,4	+8,8
Machines en installaties	3,2	3,3	3,3	-0,1
Landbouwproducten	2,4	2,2	2,2	+4,0
Meststoffen	2,1	2,0	2,0	-1,2
Metalen en metaalproducten	2,3	1,8	2,1	+13,5
Levensmiddelen en veevoeders	1,8	1,7	1,5	-8,8
IJzererts	1,4	1,3	1,8	+37,9
Vaste brandstoffen (kolen)	0,9	0,7	0,9	+24,6

Bronnen: De Vlaamse Waterweg, analyse van de CCR

Het containervervoer in Vlaanderen is pas in het tweede kwartaal van 2021 een stijgende trend gaan tonen, na een daling in het derde kwartaal van 2020 t/m het eerste kwartaal van 2021. In de eerste helft van 2021 werd 4,89 miljoen ton vracht vervoerd in containers (+12% in vergelijking met dezelfde periode het jaar ervoor). Dat kwam overeen met een hoeveelheid van 512.279 TEU (+10% ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder).

Zowel uitgedrukt in 'TEU' als in 'ton' is er in de afgelopen jaren een duidelijke stijgende lijn te zien (zie grafiek).

**AFBEELDING 7: HOEVEELHEID VERVOERDE CONTAINERS IN VLAANDEREN**



Bron: De Vlaamse Waterweg, analyse van de CCR

In Wallonië waren de cijfers voor de eerste zes maanden al met al minder positief dan in Vlaanderen. Het vrachtvervoer kromp met 3,5%. Voor metalen en metaalproducten (+22,2%) evenals voor chemicaliën (+13,6%) was de tendens positief. Bij de andere goederensegmenten was de tendens echter overwegend negatief.

**TABEL 6: VRACHTVERVOER OVER DE WAALSE BINNENWATEREN IN DE EERSTE HELFT VAN 2019, 2020 EN 2021, IN TOTAAL EN PER BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENT**

	HJ1 2019 in mln. t	HJ1 2020 in mln. t	HJ1 2021 in mln. t	Verandering 2021/2020 in %
<b>Totaal vervoer</b>	<b>20,4</b>	<b>17,3</b>	<b>16,7</b>	<b>-3,5%</b>
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	8,3	7,0	6,8	-2,9%
Landbouwproducten	2,3	1,9	1,9	0%
Metalen en metaalproducten	2,5	1,8	2,2	+22,2%
Meststoffen	1,8	1,7	1,4	-17,6%
Aardolieproducten	1,8	1,7	1,5	-11,8%
Overige goederen	0,97	0,93	0,81	-12,9%
Vaste brandstoffen (kolen)	0,81	0,62	0,45	-34,8%
IJzererts	0,78	0,65	0,61	-6,2%
Levensmiddelen en veevoeders	0,44	0,29	0,23	-20,7%
Chemische producten	0,67	0,66	0,75	+13,6%

Bronnen: Service public de Wallonie, analyse van de CCR

### Frankrijk

Het vrachtvervoer over de Franse binnenwateren is in de eerste helft van 2021 toegenomen met 9,3%. Deze stijging is voornamelijk te danken aan de toename van 30% bij het grootste goederensegment (zand, aarde, bouwmaterialen). Dit segment zit echter nog niet op het niveau van de eerste helft van 2019. De goederensegmenten die gebruikt worden in de staal- en chemiesector stegen eveneens met een percentage dat boven de tien ligt. De levensmiddelen en veevoeders, alsook landbouwproducten vertoonden daarentegen een sterke daling.

**TABEL 7: VRACHTVERVOER OVER DE FRANSE BINNENWATEREN IN DE EERSTE HELFT VAN 2019, 2020 EN 2021, IN TOTAAL EN PER BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENT \***

	HJ1 2019 in mln. t	HJ1 2020 in mln. t	HJ1 2021 in mln. t	Verandering 2021/2020 in %
<b>Totaal vervoer</b>	<b>28,7</b>	<b>23,6</b>	<b>25,8</b>	<b>+9,3</b>
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	12,8	9,3	12,1	+30,0
Landbouwproducten	5,6	5,8	4,4	-24,1
Aardolieproducten	2,0	1,7	1,7	0
Levensmiddelen en veevoeders	1,8	1,7	1,3	-23,5
Goederen in containers, machines, uitrusting, voertuigen	1,8	1,7	1,7	0
Chemische producten	1,1	0,9	1,1	+22,2
IJzererts en metaalafval	1,0	0,8	1,1	+37,5
Metalen en metaalproducten	1,2	0,7	0,9	+28,6
Vaste brandstoffen (kolen)	0,6	0,4	0,3	-25,0

Bronnen: VNF, analyse van de CCR

\* De gegevens voor de maand mei 2021 zijn op basis van een raming van VNF vastgesteld.

Het containervervoer in Frankrijk is opgenomen in de cijfers voor het goederensegment containerlading, machines, uitrusting en voertuigen, die eveneens projectgoederen en projectcargo omvat. Toen dit rapport werd opgesteld, waren er nog geen gegevens beschikbaar over het containervervoer op basis van TEU.

### Zwitserland

Het vrachtvervoer over de Zwitserse binnenwateren kan worden berekend aan de hand van de invoeren en uitvoercijfers van de *Schweizerische Rheinhäfen*. Aangezien de Rijn pas in Zwitserland zelf bevaarbaar wordt (in Rheinfelden bij Basel) speelt doorvoer geen rol in de Zwitserse binnenvaart. De cijfers in de tabel hieronder hebben betrekking op het vrachtvervoer over de binnenwateren in deze havens in de eerste zes maanden van 2019, 2020 en 2021. De cijfers voor de eerste helft van 2021 zijn 3,3% hoger dan in dezelfde periode in 2020. De stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door de invoer van aardolieproducten, het grootste goederensegment bij het vervoer over de binnenwateren van de *Schweizerische Rheinhäfen*.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> De informatie en cijfers met betrekking tot Zwitserland zijn allemaal afkomstig uit het volgende persbericht: *Port of Switzerland* (2021), Medienmitteilung. Schweizerische Rheinhäfen im 1. Halbjahr 2021.

**TABEL 8: VRACHTVERVOER OVER DE ZWITSERSE BINNENWATEREN IN DE EERSTE HELFT VAN 2019, 2020 EN 2021, IN TOTAAL EN PER BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENT**

	HJ1 2019 in mln. t	HJ1 2020 in mln. t	HJ1 2021 in mln. t	Verandering 2021/2020 in %
<b>Totaal vervoer</b>	<b>3,228</b>	<b>2,722</b>	<b>2,812</b>	<b>+3,3%</b>
Aardolie, vloeibare aardolieproducten	1,51	1,26	1,30	+3,2%
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	0,58	0,52	0,48	-7,6%
Levensmiddelen en veevoeders	0,25	0,24	0,25	+4,2%
Machines, uitrusting, voertuigen	0,24	0,23	0,26	+13,0%
Chemische producten	0,23	0,12	0,094	-25%
IJzer, staal, metalen	0,15	0,10	0,19	+90%
Landbouwproducten	0,13	0,11	0,10	-9,0%
Ertsen en metaalafval	0,07	0,08	0,07	-12,5%
Meststoffen	0,07	0,05	0,05	0
Vaste brandstoffen (kolen)	0,01	0,002	0,006	+200%

Bron: Schweizerische Rheinhäfen, analyse van de CCR

In het containervervoer werd in de *Schweizerische Rheinhäfen* 61.451 TEU overgeslagen voor vervoer over de binnenwateren. Dat is een toename van 10% ten opzichte van de cijfers voor de eerste helft van 2020 (56.112 TEU).

De zeer goede waterstanden van april t/m juni 2021 hebben bijgedragen aan de goede halfjaarcijfers. In het begin van het jaar waren de cijfers iets minder goed als gevolg van de hoge waterstanden in februari en de blokkade van het Suezkanaal in maart.

### 3. Vrachtvervoer over de Donau

Onderstaande tabel bevat de halfjaarcijfers voor de Donauvaart, uitgesplitst naar de individuele landen, op basis van de gegevens van Eurostat en de nationale bureaus voor de statistiek.

**TABEL 9: DOOR DE BINNENVAART VERVOERDE HOEVEELHEDEN GOEDEREN IN DE DONAULANDEN IN DE EERSTE HELFT VAN 2018, 2019, 2020 EN 2021**

	Eerste helft van 2018 in mln. t	Eerste helft van 2019 in mln. t	Eerste helft van 2020 in mln. t	Eerste helft van 2021 in mln. t	Veranderings- percentage 2021/2020 in %
Roemenië	13,4	15,6	15,0	15,1	<b>0,0</b>
Servië	5,0	7,2	5,9	9,7	<b>+63,9</b>
Bulgarije	7,1	8,7	9,0	9,2	<b>+1,6</b>
Hongarije	4,0	4,8	4,5	4,3	<b>-4,4</b>
Oostenrijk	4,6	4,7	4,3	4,4	<b>+2,6</b>
Slowakije	3,4	3,6	3,0	3,0	<b>0,0</b>
Kroatië	0,3	0,4	0,4	0,3	<b>-20,4</b>

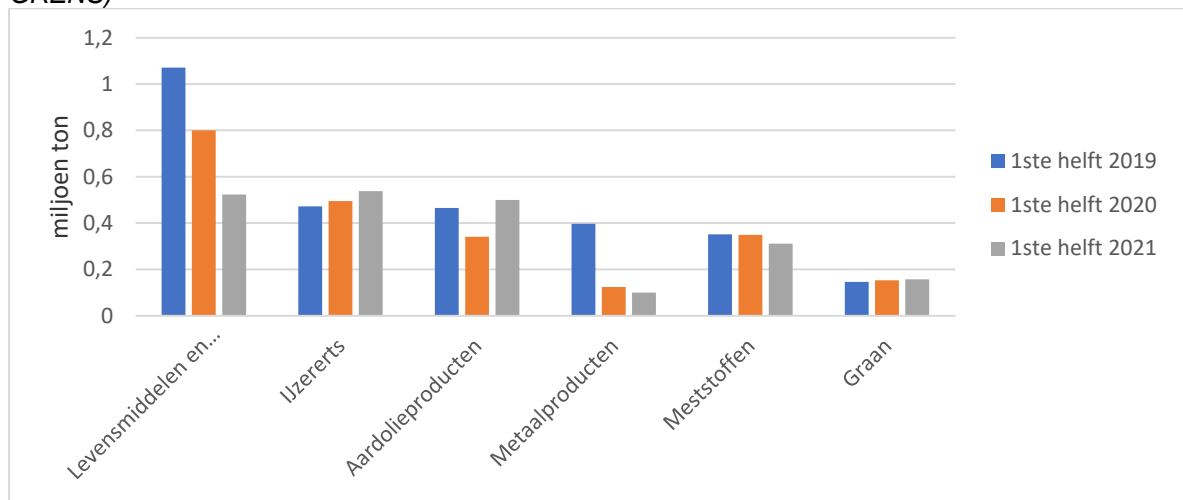
Bronnen: Eurostat [IWW\_GO\_QNAVE], Nationaal instituut voor de statistiek van Roemenië, Centraal bureau voor de statistiek van Hongarije



Het marktobservatiesysteem van de *Donaucommissie* verstrekt maand- en kwartaalstatistieken over het vervoer van de verschillende goederensegmenten over de Donau evenals andere indicatoren (vervoersrichting, vervoer per scheepstype). Het systeem verzamelt op een aantal meetpunten gedetailleerde gegevens over het vervoer over verschillende riviergedeelten (Boven-Donau: grens Duitsland/Oostenrijk; grens Slowakije/Hongarije; Midden-Donau: grens Hongarije/Kroatië/Servië; Beneden-Donau: Donau-Zwarte Zeekanaal).

Op de Boven-Donau werd aan de Duits-Oostenrijkse grens in de eerste zes maanden bijna een miljoen ton vracht vervoerd. Dat betekende een scherpe daling van bijna 40% ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder. Zowel bij het vervoer stroomafwaarts als stroomopwaarts zijn de vervoerde hoeveelheden sterk teruggelopen. Eveneens op de Boven-Donau, aan de Slowaaks-Hongaarse grens, werd in de eerste helft van 2021 2,6 miljoen ton vracht vervoerd, een daling van bijna 4% als men dat vergelijkt met het jaar ervoor.

**AFBEELDING 8: VRACHTVERVOER OVER DE BOVEN-DONAU (SLOWAAKS-HONGAARSE GRENS) \***

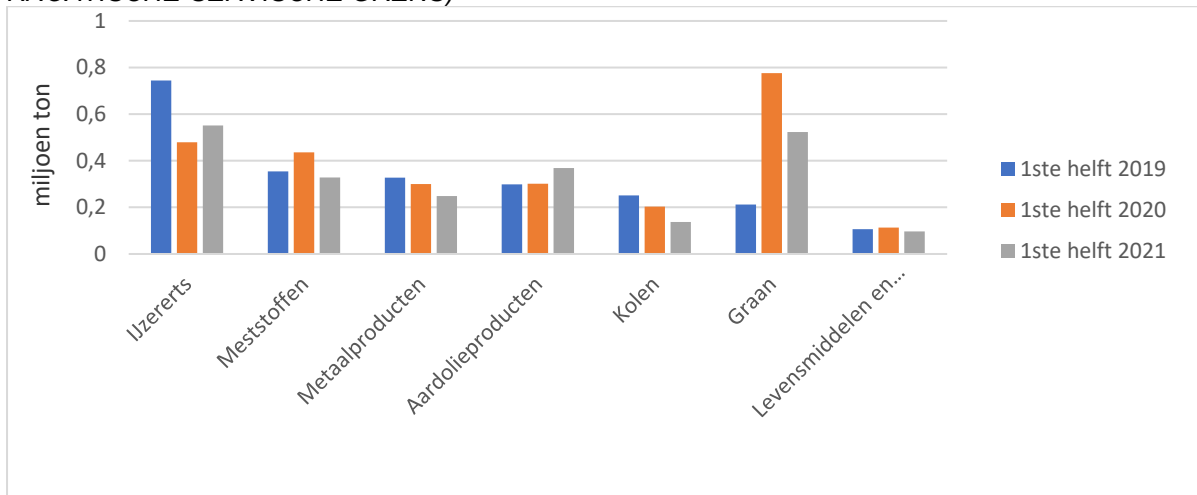


Bron: *Donaucommissie, marktobservatierapport voor de eerste helft van 2020*

\* Sluis bij Gabčíkovo

Op de Midden-Donau werd in het zuiden van Hongarije in de eerste helft van 2021 bijna 3,1 miljoen ton vracht vervoerd, ongeveer evenveel als in dezelfde periode het voorafgaande jaar. Het graanvervoer kon weliswaar de hoge waarden van vorig jaar niet evenaren, maar de cijfers waren wel hoger dan in 2019. Graan wordt over de Midden-Donau alleen stroomafwaarts vervoerd, in de richting van de zeehavens aan de Zwarte Zee (vooral naar Constanța).

**AFBEELDING 9: VRACHTVERVOER OVER DE MIDDEN-DONAU (BIJ DE HONGAARS-KROATISCHE-SERVISCHE GRENS) \***



Bron: Donaucommissie, marktobservatierapport voor de eerste helft van 2020

\* Meetpunt bij Mohács/Zuid-Hongarije

In de eerste helft van 2021 bedroeg het vrachtvervoer over het Donau-Zwarte Zeekanaal 8,4 miljoen ton, een plus van 5% in verhouding tot 2020. Dit kanaal is bevaarbaar voor zowel binnenvaartschepen als zeeschepen.

De beschikbare maand- en kwartaalstatistieken met betrekking tot het vrachtvervoer over de Donau per goederensegment laten een gunstigere ontwikkeling zien op de Beneden- en de Midden-Donau dan op de Boven-Donau. Deze trend is in feite een voortzetting van de ontwikkelingen die in eerdere jaren al zichtbaar waren. De beperking van de diepgang op de Boven-Donau is daarbij een belangrijke factor. Een andere belangrijke oorzaak is van economische aard: graan is een marktsegment waarvan vooral op de Midden- en de Beneden-Donau grote hoeveelheden vervoerd worden. Het vervoer van graan heeft in 2020 en 2021 een aanzienlijk betere ontwikkeling doorgemaakt dan alle andere goederensegmenten van de Donauvaart. De Donaucommissie verwacht op basis van de grote graanvoorraden in de jaren 2020/2021 dat de vervoerscijfers van graan in de tweede helft van 2021 nog altijd hoog zullen zijn.

Men verwacht dat het segment staal zich in 2021 zal herstellen, maar de daling van de staalproductie die in 2020 is ingezet en daarmee ook van het vervoer van staal over de Midden-Donau wordt daarmee naar verwachting niet volledig gecompenseerd.

#### 4. Vrachtprijzen

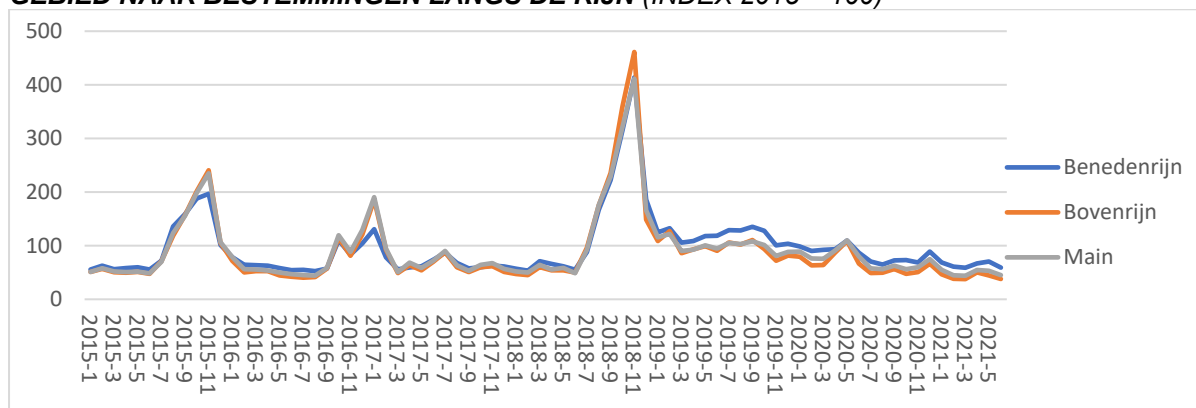
In de eerste plaats bekijken we de vrachtprijzen voor vloeibare lading (gasolie) in het Rijngebied. De vrachtprijzen voor gasolie/diesel op de spotmarkt en eveneens voor benzine in de ARA-Rijnhandel vertoonden in de eerste zes maanden van 2021 een negatieve lijn. Daarmee werd de ontwikkeling voortgezet die was ingezet na de laagwaterperiode in 2018.

Een belangrijke factor die de vrachtprijzen onder druk zet, is de aanhoudende pandemie die de mobiliteit belemmert waardoor ook de vraag naar brandstoffen minder groot is. Dat heeft negatieve gevolgen voor de vraag naar vervoer voor brandstoffen en daarmee ook voor de vrachtprijzen.

Ook de hydrologische situatie hielp de vrachtprijzen niet aangezien de waterstanden, met uitzondering van eind april, erg hoog waren.

De stijgende olieprijs op de spotmarkten hadden eveneens een negatief effect op de vrachtprijzen. Ten slotte was de structuur op de termijnmarkten gericht op 'backwardation', wat inhoudt dat men dalende olieprijs verwacht en dat er daarom weinig prikkels bestaan voor het opslaan van olieproducten.

**AFBEELDING 10: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR GASOLIE VAN HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN (INDEX 2015 = 100)**

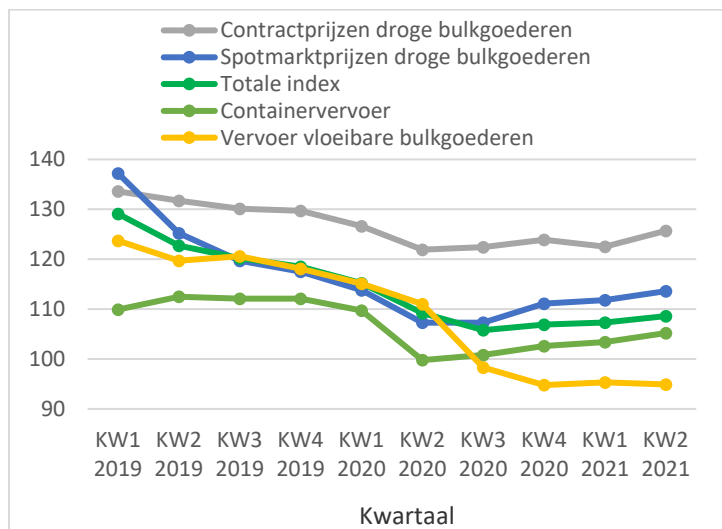


Bron: berekening van de CCR op basis van PJK International

PJK verzamelt gegevens over de vrachtprijzen (in euro per ton) voor het vervoer van vloeibare goederen uit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn. De CCR heeft op basis van deze data een index berekend, met 2015 als referentiejaar. Benedenrijn: Duisburg, Keulen. Bovenrijn: Karlsruhe, Bazel. Main: Frankfurt/M.

Het Nederlandse Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) verzamelt bij een aantal binnenvaartondernemingen cijfers met betrekking tot de vrachtprijzen. Deze gegevens worden tweemaal per kwartaal ingewonnen en omvatten ook brandstof- en laagwatertoeslagen.

**AFBEELDING 11: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN PER KWARTAAL VOOR NEDERLANDSE BINNENVAARTONDERNEMINGEN PER MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100, KWARTAALGEGEVENS)**



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaartdiensten; prijsindex)

In het derde kwartaal van 2020 leken de vrachtprijzen voor droge lading en containers zich te stabiliseren. In de volgende kwartalen is een opwaartse trend te zien. Bij de vloeibare lading bleven de vrachtprijzen laag.

Aangezien er in de eerste helft van 2021 geen lage waterstanden waren, werden de vrachtprijzen vooral beïnvloed door de vervoersvraag. De vraag naar het vervoer van vloeibare lading nam in het gehele Rijnstroomgebied sterk af terwijl het vervoer van droge lading en containers toenam. De ontwikkeling van de vrachtprijzen per goederensegment weerspiegelt deze trends.

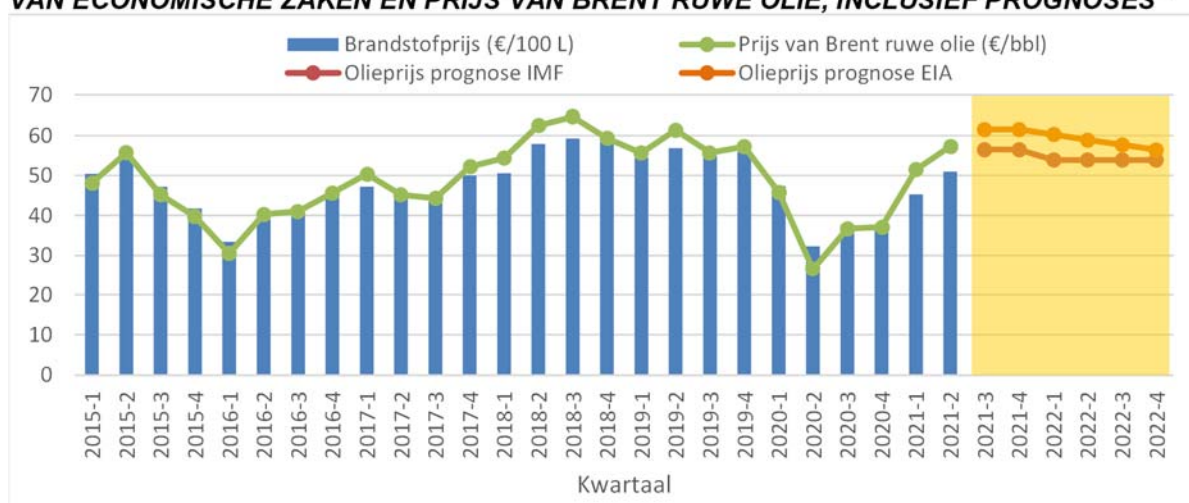
Volgens informatie van de Donaucommissie waren in het Donaustroomgebied de vrachtprijzen voor tarwe uit het Zwarte Zeegebied zeer hoog. De reden daarvoor was de grote vraag naar het vervoer van graan.

## 5. Kostenontwikkeling

De brandstofkosten zijn geanalyseerd aan de hand van de prijzen voor gasolie/diesel die gepubliceerd worden in het kader van het monitoringssysteem voor energieprijzen van het Belgische ministerie van Economische Zaken.<sup>1</sup> Uit een vergelijking met de olieprijsen blijkt dat er een sterke correlatie bestaat tussen de olieprijsen en de brandstofprijzen, op basis waarvan een prognose gemaakt kan worden van de brandstofprijzen. De curve van de prijs van ruwe olie, gemeten in *vaten* (159 liter), volgt de curve van de brandstofprijs (gemeten in 100 liter). De correlatie tussen beide grootheden is zichtbaar evenals de hogere prijs voor verwerkte aardolieproducten ten opzichte van ruwe olie.

In de loop van 2021 vervolgden de olieprijsen – en dus ook de brandstofprijzen – hun stijgende lijn. De olieprijs kwam in het tweede kwartaal van 2021 uit op 68,80 Amerikaanse dollar (ongeveer 57,30 euro bij een wisselkoers van 1,20 USD/EUR).

**AFBEELDING 12: GEMIDDELDE BRANDSTOFPRIJS VOLGENS HET BELGISCHE MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN PRIJS VAN BRENT RUWE OLIE, INCLUSIEF PROGNOSES \***



Bronnen: ITB en SPF Economie (brandstofprijs). US Energy Information Administration (olieprijs). Economische gegevens van de Federal Reserve (historische wisselkoers Amerikaanse dollar/euro). 1 vat (bbl) = 159 liter.

<sup>1</sup> De prijzen zijn maximumprijzen en gelden voor een inkoopvolume van ten minste 2000 liter gasolie.

De Energy Information Administration (EIA) van de Verenigde Staten raamt in haar meest recente kortetermijnprognose van september 2021 dat de spotprijzen van ruwe olie (Brent) in 2021 gemiddeld ongeveer 72 US-\$ per vat zullen bedragen en in 2022 ongeveer 66 US-\$ per vat, ten opzichte van een gemiddelde van 41,8 US-\$ in 2020.

In de olieprognose van het IMF liggen de waarden iets lager. Dat heeft te maken met verschillende hypothesen over het economisch herstel en de toename van de olieproductie in de OPEC-landen en de Verenigde Staten.<sup>1</sup>

Op basis van deze overwegingen zullen de brandstofprijzen in de binnenvaart zich gedurende de rest van 2021 en 2022 naar verwachting bewegen in een bandbreedte tussen 54 en 60 euro per 100 l.

In de loop van september en oktober 2021 is de olieprijs sterker dan verwacht gestegen en overschreed in oktober en november de waarde van 70 euro voor 100 liter. In november begon echter een dalende trend die in overeenstemming is met de in de grafiek weergegeven dalende curve voor de prognoseperiode.

## 6. Passagiersvaart

Bij het bepalen van de ontwikkeling van de passagiersvaart wordt er gekeken naar vier indicatoren. Voor drie daarvan zijn er maandcijfers beschikbaar en voor de vierde kwartaalcijfers. De vier indicatoren omvatten geografisch gezien een groot deel van de Europese markt voor riviercruises. Aan de hand van deze indicatoren kan worden nagegaan in hoeverre de riviercruises en de passagiersvaart in het algemeen al op weg naar herstel zijn. Zoals reeds vermeld in verschillende marktobservatierapporten is deze sector het zwaarst getroffen door de Covid-pandemie.

De genoemde vier indicatoren zijn de volgende:

- 1) het aantal hotelschepen dat de sluis van Iffezheim passeert, per maand
- 2) het aantal hotelschepen dat de sluis van Gabčíkovo op de Donau (Slowaaks-Hongaarse grens) passeert, per maand
- 3) index van de omzetontwikkeling van de Franse passagiersvaart over de binnenwateren met 2015 als referentiejaar, per maand
- 4) index van de omzetontwikkeling van de Duitse passagiersvaart over de binnenwateren met 2015 als referentiejaar, per kwartaal.

### *Ad 1) Hotelschepen bij de sluis van Iffezheim*

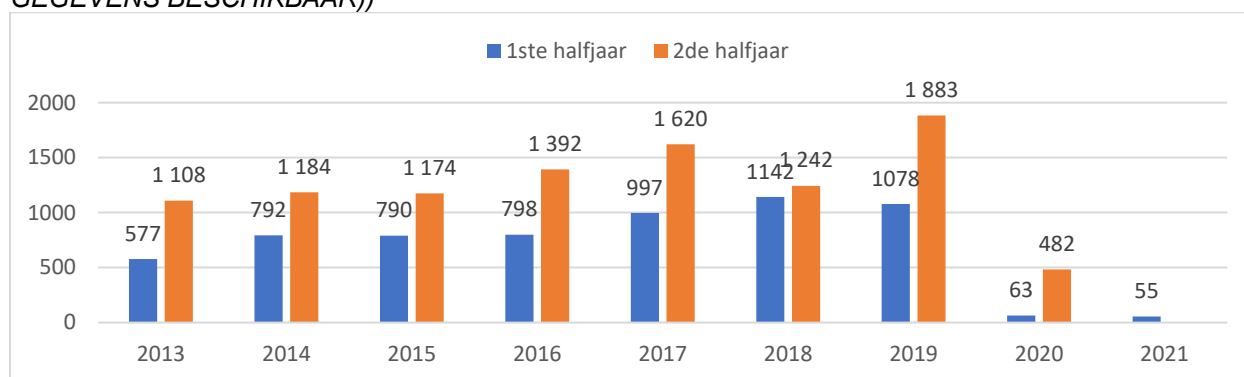
Het meetpunt op de Rijn ligt bij de sluis van Iffezheim. Het aantal riviercruiseschepen dat deze sluis aan de Bovenrijn passeert, is een belangrijke indicator voor de Europese riviercruisesector aangezien de Rijn na de Donau het grootste aantal cruises telt. Aan de hand van de gegevens die bij de sluis van Iffezheim vergaard worden, is het mogelijk een uitspraak te doen over het cruiseverkeer tussen Amsterdam en Bazel.

In de tweede helft van 2020 bleven de cijfers voor de passagiersvaart over de Rijn zeer laag en hielden ze gelijke tred met de geleidelijke versoepeling van de lockdownregels. In de eerste helft van 2021 daalden de cijfers nog verder toen de pandemie in de eerste maanden van 2021 weer om zich heen greep.

---

<sup>1</sup> Bron: US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, September 2021. Beschikbaar op <https://www.eia.gov/outlooks/steo/>. De olieprijzen in US-\$ worden omgerekend naar euro en weergegeven op de afbeelding. De gehanteerde wisselkoers is 1,18 US-\$ per euro in KW1 2021 en 1,20 in KW2 2021.

**AFBEELDING 13: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE BOVENRIJN PASSEERT PER HALF JAAR (VOOR DE TWEEDE HELFT VAN 2021 WAREN GEEN GEGEVENS BESCHIKBAAR))**

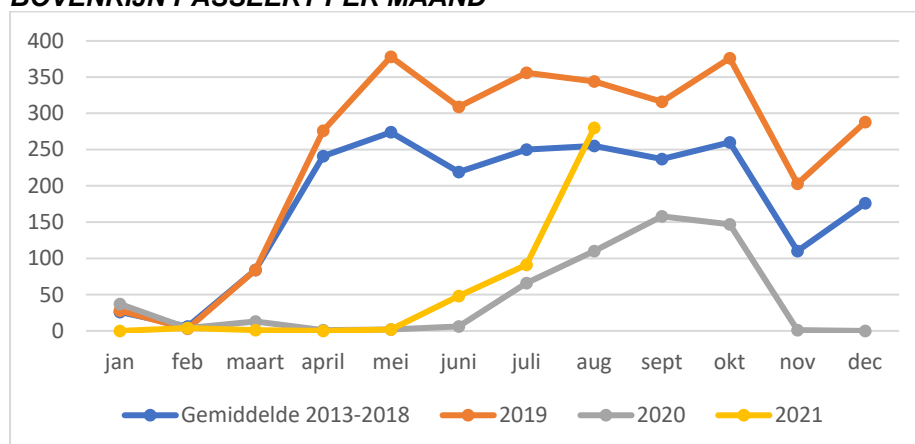


Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat

Toen dit rapport werd opgesteld waren de cijfers tot en met augustus 2021 beschikbaar. In die maand nam het aantal cruiseschepen dat de sluis van Iffezheim passeerde sterk toe. Het is echter nog veel te vroeg om dit te beschouwen als een definitief herstel van dit marktsegment.

Verschillende indicatoren geven aan dat de pandemie nog niet voorbij is. Toch lagen de cijfers in augustus 2021 hoger dan een jaar eerder (augustus 2020) en zelfs hoger dan de gemiddelde cijfers voor augustus in de periode 2013-2018.

**AFBEELDING 14: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE BOVENRIJN PASSEERT PER MAAND**

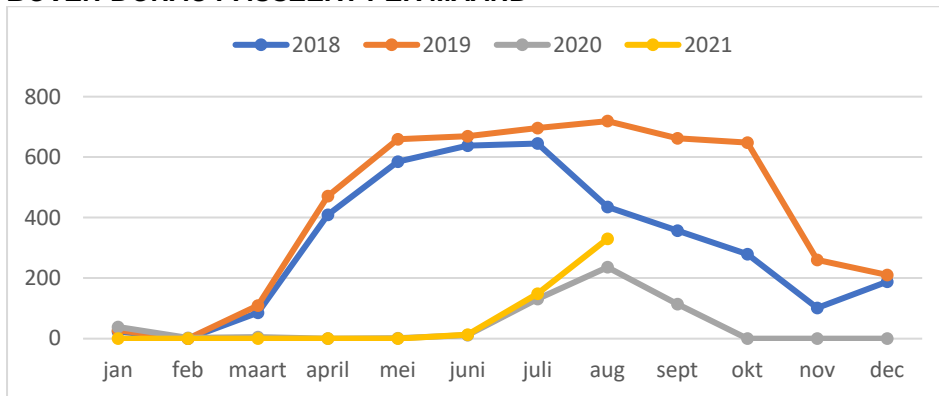


Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat

#### Ad 2) Hotelschepen bij de sluis van Gabčíkovo

Deze sluis aan de Slowaaks-Hongaarse grens is zeer belangrijk, omdat deze grensovergang tussen Slowakije en Hongarije gelegen is tussen Wenen en Boedapest. Alle riviercruiseschepen die vanuit Passau of Wenen naar Boedapest varen, passeren dus deze grensovergang. Het traject tussen Passau en Boedapest is een van de belangrijkste cruisetrajecten in Europa. Dat blijkt duidelijk uit de cijfers in onderstaande grafiek, die hoger zijn dan die op de Rijn bij de sluis van Iffezheim.

**AFBEELDING 15: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ GABČIKOVO OP DE BOVEN-DONAU PASSEERT PER MAAND**



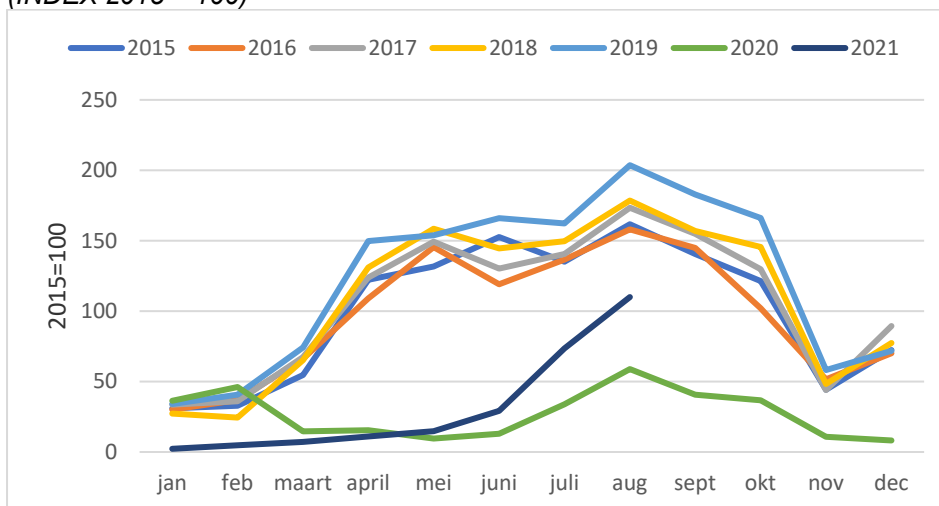
Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

Bij nadere bestudering van de cijfers voor de Rijn en de Donau valt op dat de daling voor de Donau procentueel groter was dan voor de Rijn. Beide meetpunten hebben met elkaar gemeen dat er tussen januari en mei 2021 helemaal geen schepen de meetpunten passeerden en dat de activiteit dus nul was. Dat gold in feite ook voor het voorjaar van 2020. In de maanden juli en augustus 2021 vonden er weer een aantal cruises plaats.

### Ad 3) Omzetontwikkeling in de Franse passagiersvaart

Onderstaande afbeelding toont een index van de maandelijkse omzetontwikkeling van de Franse passagiersvaart tijdens de jaren 2015-2021 (tot augustus) waarbij 2015 het referentiejaar is. Het verloop van de curve voor 2021 vertoont duidelijke overeenkomsten met de ontwikkeling van het aantal hotelschepen op de Rijn en de Donau. Ook het feit dat de curve 2015-2021 de hoogste waarden bereikte in 2019 weerspiegelt de verhoudingen tussen de Rijn en de Donau. We zien dus opvallende parallellen tussen de ontwikkeling van de passagiersvaart in verschillende Europese regio's.

**AFBEELDING 16: OMZETONTWIKKELING VAN DE FRANSE PASSAGIERSVAART PER MAAND (INDEX 2015 = 100)**



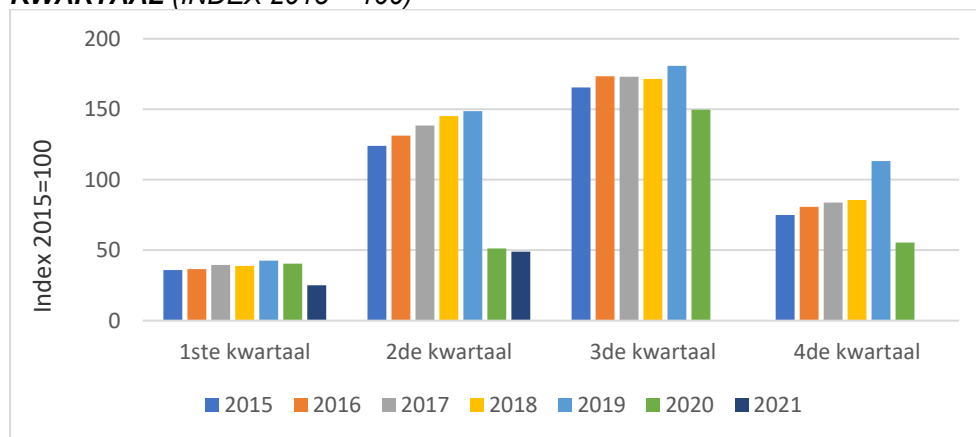
Bron: INSEE, omzetindex – passagiersvaart over de binnenwaterwegen (NAF rév. 2, niv. groupe poste 50.3)

#### Ad 4) Omzetontwikkeling in de Duitse passagiersvaart

Omdat de cijfers kwartaalcijfers zijn, moeten ze op een andere manier worden weergegeven. Met het oog op de interpretatie van de gegevens is het belangrijk te vermelden dat de omzetontwikkeling betrekking heeft op de gehele Duitse passagiersvaart en niet alleen op de riviercruises. De dagtochtscheepvaart valt eveneens onder deze cijfers. Datzelfde geldt overigens ook voor de Franse omzetontwikkeling die hierboven is beschreven.

Het feit dat de cijfers in het eerste en het tweede kwartaal van 2021 nog lager waren dan de toch al lage cijfers in de eerste helft van 2020 bevestigt de eerdere constatering dat de crisis in de passagiersvaart nog niet voorbij is.

#### **AFBEELDING 17: OMZETONTWIKKELING VAN DE DUITSE PASSAGIERSVAART PER KWARTAAL (INDEX 2015 = 100)**



Bron: Destatis – online-databank Genesis

In de loop der jaren is een stijgende lijn waarneembaar die vooral te zien is in de cijfers voor het tweede en het vierde kwartaal. In het echte hoogseizoen (derde kwartaal) is een dergelijke stijgende trend niet zichtbaar. Dat kan worden verklaard doordat het seizoen geleidelijk steeds langer is geworden, van het klassieke hoogseizoen in de zomer naar passagiersvaart in het voorjaar, de herfst en tot op zekere hoogte zelfs in de winter.

## 7. Samenvatting en vooruitzichten

De ontwikkeling van het vrachtvervoer in de eerste zes maanden laat voor de Rijnoversteden en de Rijn zelf een duidelijk herstel zien van het vervoer van droge bulkgoederen. Dat strookt met het herstel van de normale industriële productie (met name de staalproductie) in West-Europa en met een aantal andere factoren, zoals met name een stijging van de vraag naar steenkool in het kielzog van de sterk stijgende gasprijzen.

Bij de vloeibare bulkgoederen was de ontwikkeling alles bij elkaar genomen minder positief. Dat gold met name voor de Rijn, voor Duitsland, België en Frankrijk waar het vervoer van aardolieproducten afnam of stabiel was. Nederland en Zwitserland lieten daarentegen wel een stijgende trend zien. De afname bij de aardolieproducten is een gevolg van de stijgende olieprijs en van het feit dat de vervoersvraag naar deze producten in de eerste helft van 2020 groot was, wat de afname ten opzichte van vorig jaar verklaart. Ook de pandemie evenals de elektrificatie in de transportsector zetten de cijfers onder druk.

Het containervervoer heeft op de Rijn en in Duitsland de door de pandemie veroorzaakte verliezen weer goedge maakt. Het niveau ligt echter nog ver onder de hoeveelheden die te zien waren tot medio 2018, dat wil zeggen voor het begin van de laagwatercrisis. In Nederland en in België (met name in Vlaanderen) ontwikkelde het containervervoer zich aanzienlijk positiever dan op de traditionele Rijn en in Duitsland en deze positieve lijn werd in de eerste helft van 2021 voortgezet.



De ontwikkeling van de vrachtprijzen volgde in grote lijnen de ontwikkeling van de vervoersvraag. De vrachtprijzen bij de droge bulkgoederen en bij het containervervoer in het Rijnstroomgebied stegen vanaf de tweede helft van 2020 en deze stijging werd voortgezet in de eerste helft van 2021. De vloeibare bulkgoederen vertoonden echter geen herstel, maar een verdere daling van de vrachtprijzen. De brandstofprijzen in de binnenvaart zijn aan het stijgen en houden gelijke tred met de voortdurend stijgende olieprijs.

De cijfers voor het vrachtvervoer over de Donau laten in de eerste zes maanden een licht herstel zien bij het vervoer van ijzererts en liggen continu hoog voor graan. Op de verschillende gedeelten van de Donau verschillen de cijfers echter. De ontwikkeling op de Beneden- en Midden-Donau was positiever dan op de Boven-Donau. De vrachtprijzen in het Donaustroomgebied stegen voor het graanvervoer over de Beneden-Donau.

De passagiersvaart laat, zoals blijkt uit een aantal indicatoren voor verschillende Europese regio's, overal hetzelfde beeld, c.q. patroon zien. Dit patroon houdt in dat de cruisevaart in de eerste zes maanden van zowel 2020 als 2021 bijna geheel stil kwam te liggen. In de tweede zes maanden van 2020 en 2021 waren er in juli en augustus eerste tekenen van een tijdelijk herstel zichtbaar. Dat effect was in 2021 groter dan 2020, in ieder geval wat betreft de maanden juli en augustus. Cijfers voor de maanden september t/m december waren nog niet beschikbaar.

De vooruitzichten voor het vrachtvervoer verschillen van die voor de passagiersvaart. In het vrachtvervoer wordt erop gerekend dat het herstel in de tweede helft van 2021 en in 2022 doorzet. De positieve trend bij de droge bulkgoederen en bij de containers zou in het kielzog van het herstel van de industriële productie eveneens doorgetrokken kunnen worden. Bij de vloeibare bulkgoederen, met uitzondering van de chemische producten, hoeft er in de komende periode vanwege de verwachte stijging van olieprijs niet op groei te worden gerekend.

De passagiersvaart is in veel grotere mate afhankelijk van de vraag hoe de pandemie zich ontwikkelt. Tot op heden heeft de sector zich nauwelijks kunnen onttrekken aan de lockdownregels, wat de activiteit sterk onder druk heeft gezet. Beperkte versoepelingen hebben geleid tot een licht herstel van de activiteit (aantal scheepspassages), beide keren in de zomermaanden van 2020 en 2021. De aanhoudende pandemie leidt tot grote onzekerheid en het risico bestaat dat er nieuwe reisbeperkingen komen. De verwachting is derhalve dat de situatie van de passagiersvaart ook in 2022 lastig blijft.

## PROTOCOL 13

### Schipperspatenten en bemanning

Geen besluit.

## PROTOCOL 14

### **Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Vaststelling van de alcoholgrenswaarde voor alle dienstdoende leden van de minimumbemanning (artikel 1.03, vierde lid, van het RPR)**

1. De Akte van Mannheim geeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) de taak om de vrijheid van de Rijnvaart te garanderen en een hoog veiligheidsniveau voor deze scheepvaart te waarborgen door middel van haar reglementen.
2. De alcoholgrenswaarde overeenkomstig artikel 1.03, vierde lid, van het RPR geldt alleen voor de bemanningsleden die de koers en de snelheid van het schip bepalen. Een te hoog alcoholconcentratie in het bloed van de bemanningsleden die niet de koers en de snelheid van het schip bepalen, is echter ook relevant voor de veiligheid.
3. De minimumbemanning is vastgesteld aan de hand van bepaalde veiligheidscriteria. De minimumbemanning wordt in artikel 1.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) gedefinieerd als "*de voorgeschreven minimumbemanning overeenkomstig artikelen 3.15 tot 3.23 van dit reglement*". In deze artikelen wordt op basis van het scheepstype en de exploitatiewijze de minimumbemanning aan boord voorgeschreven.
4. In de praktijk betekent dit dat deze leden van de minimumbemanning altijd in staat moeten zijn hun taken uit te voeren gedurende de gehele tijd dat zij dienstdoen aan boord. Dit geldt met name bij afmeermanoeuvres, bij het passeren van sluisen en in noodgevallen. Vooral in gevaarlijke situaties moeten alle leden van de minimumbemanning te allen tijde in staat zijn om in te grijpen en, indien nodig, het schip ook kunnen manoeuvreren of stilleggen. Zij moeten in toepassing van artikel 1.16 van het RPR ook in staat zijn bijstand te verlenen aan andere schepen.
5. Dit wijzigingsvoorstel heeft tot doel de alcoholgrenswaarde die geldt voor de schipper en de andere personen aan boord die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepalen, uit te breiden tot alle dienstdoende leden van de minimumbemanning. De navolgende criteria worden gehanteerd om de drempel te bepalen waarboven het vaststaat dat de persoon die de koers en de snelheid bepaalt in zijn functioneren wordt belemmerd door alcoholgebruik:
  - de alcoholconcentratie in het bloed is 0,5 promille of meer
  - of
  - de hoeveelheid alcohol in het lichaam levert een dienovereenkomstige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in uitgedemde lucht op dat de dienstdoende leden van de minimumbemanning niet in staat zijn hun dienst te verrichten.
6. De leden van de minimumbemanning vallen *a contrario* niet onder de werkingssfeer van dit wijzigingsvoorstel wanneer zij rusten.
7. De uitbreiding van de alcoholgrenswaarde tot alle dienstdoende leden van de minimumbemanning krijgt de steun van de sector en maakt het mogelijk verder bij te dragen aan de veiligheid van de Rijnvaart.
8. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder weergegeven.

### **Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden**

De bijgaande wijziging heeft tot doel de alcoholgrenswaarde die geldt voor de schipper en de andere personen aan boord die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepalen, uit te breiden tot alle dienstdoende leden van de minimumbemanning.

De minimumbemanning is vastgesteld aan de hand van bepaalde veiligheidscriteria. Zij verricht dus handelingen die te allen tijde veilig moeten zijn. Deze wijziging heeft daarom tot doel te waarborgen dat het functioneren van deze bemanning niet langer mag worden aangetast door overmatig alcoholgebruik.

De wijziging draagt daarmee bij tot de versterking van het veiligheidsniveau van de Rijnvaart.

### **Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijziging**

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging van het RPR af te zien. Dit zou echter betekenen dat de alcoholgrenswaarde voor de schipper en de andere personen aan boord die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepalen, wordt behouden, waardoor het veiligheidsniveau van de Rijnvaart niet verhoogd zou kunnen worden.

### **Consequenties van deze wijziging**

Artikel 1.03, vierde lid, van het RPR wordt gewijzigd.

Deze wijziging veroorzaakt geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en de kosten blijven beperkt tot de uitvoering van extra controles in verband met de toepassing.

### **Consequenties als deze wijziging wordt verworpen**

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien, maar in dat geval zou geen verdere bijdrage geleverd kunnen worden aan de veiligheid van de Rijnvaart.

De veiligheid van bepaalde handelingen zou niet gewaarborgd kunnen worden bij een aantasting van het functioneren van de bemanning door overmatig alcoholgebruik, wat ook nadelig op de veiligheid van de scheepvaart zou werken.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

in het streven bij te dragen aan de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart,

neemt de als bijlage bij dit besluit gevoegde wijziging van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 december 2022.

### **Bijlage**

**Bijlage bij protocol 14**

*Artikel 1.03, vierde lid, komt als volgt te luiden:*

- “4. De dienstdoende leden van de minimumbemanning in de zin van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn mogen in hun functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak.

Indien zij een alcoholconcentratie in het bloed hebben van 0,5 ‰ of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam hebben die een dienovereenkomstige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in uitgeademde lucht oplevert, is het de dienstdoende leden van de minimumbemanning verboden hun dienst te verrichten.

De eerste en tweede zinnen zijn van overeenkomstige toepassing op de andere personen aan boord die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepalen.”

## PROTOCOL 15

### **Definitieve wijzigingen van artikel 3.02 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) ter verbetering van de coherentie met betrekking tot de lichten**

1. De rechtszekerheid wordt gewaarborgd door de kwaliteit van de regelgeving, die normatief moet zijn, dat wil zeggen moet voorschrijven, verbieden en bestraffen. De regelgeving moet bovendien begrijpelijk zijn. Begrijpelijkheid houdt in dat regelgeving leesbaar, duidelijk, nauwkeurig en samenhangend moet zijn. Met betrekking tot de regelgeving impliceert samenhang niet alleen een harmonisatie van de terminologie, dat wil zeggen van de gebruikte termen, uitdrukkingen en definities, maar ook het gebruik van actuele referenties en verwijzingen, een essentieel aspect om de rechtszekerheid van de regelgeving te waarborgen.
2. De huidige versie van artikel 3.02 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bevat in dit opzicht verouderde verwijzingen naar Europese richtlijnen. De bepalingen van artikel 3.02 van het RPR moeten dan ook in overeenstemming worden gebracht met de voorschriften van artikel 7.05 van ES-TRIN, waar de technische eisen voor de navigatielantaarns worden gegeven. Het RPR voorziet ook andere vereisten voor de lichten. In artikel 1.01, onderdelen t, u en v, worden met name de kleur, sterkte en flikkering van de lichten gedefinieerd.
3. Het voorliggende wijzigingsvoorstel betreft ook een herziening van artikel 3.02 van het RPR. Deze herziening houdt concreet gesproken in dat de formulering van artikel 3.02 van het RPR in overeenstemming wordt gebracht door de verwijzingen te actualiseren, de terminologie in de verschillende taalversies te harmoniseren en het gebruik van de termen te vereenvoudigen. In dit verband wordt de volgende terminologie voorgesteld:
  - het gebruik van een algemene term, namelijk "feux/Lichter/lichten", die zowel de navigatielantaarns als de lichtseinen omvat;
  - het gebruik van een andere term wanneer het RPR verwijst naar de eisen van ES-TRIN, dat wil zeggen naar de "feux de navigation, Signalleuchten, navigatielantaarns".
4. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

### **Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden**

Samenvattend kan worden gesteld dat de wijzigingen in de bijlage meerdere doelen dienen:

- Het eerste doel van deze wijzigingen bestaat uit de aanpassingen die in reglementair opzicht nodig zijn, aangezien de huidige verwijzingen naar de Europese richtlijnen achterhaald zijn.
- Een ander doel is een aantal redactionele verbeteringen aan te brengen om de nieuwe versie van de regelgeving toegankelijker te maken. De herziening van artikel 3.02 van het RPR maakt ook een redactionele vereenvoudiging en modernisering mogelijk. Het RPR wordt hierdoor leesbaarder en duidelijker, wat de rechtszekerheid ten goede komt. Deze harmonisatie van de terminologie van het Rijnvaartpolitiereglement komt de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart ten goede.

### **Mogelijke alternatieven voor de overwogen wijzigingen**

Het zou mogelijk zijn af te zien van de verbetering van de coherentie van artikel 3.02 van het RPR, maar dit zou de rechtszekerheid, leesbaarheid en toegankelijkheid van de Rijnregelgeving verzwakken.

Het reglement zou in dat geval verouderde bepalingen blijven bevatten, wat een juridisch risico zou inhouden en bovendien de leesbaarheid en de juiste informatie voor de schipper zou bemoeilijken.

### **Consequenties van deze wijzigingen**

De eisen als voorzien in de huidige versie van het eerste lid van artikel 3.02 van het RPR blijven inhoudelijk gezien ongewijzigd, maar de terminologie wordt gewijzigd. Het eerste lid van het gewijzigde artikel 3.02 heeft betrekking op alle soorten lichten. Om deze reden wordt de algemene term "feux/Lichter/lichten" gebruikt, aangezien deze zowel de navigatielantaarns als de lichtseinen omvat.

Het tweede lid van het gewijzigde artikel 3.02 heeft alleen betrekking op de navigatielantaarns. Het verwijst naar de eisen van artikel 7.05 van ES-TRIN, wat het gebruik van dezelfde term rechtvaardigt: "feux de navigation, Signalleuchten, navigatielantaarns".

Het derde lid van het gewijzigde artikel 3.02 voorziet een algemene verwijzing naar de eisen in het RPR met betrekking tot de horizontale uitstraling, kleur en sterkte van de lichten. Het gebruik van de algemene term "feux/Lichter/lichten" maakt het mogelijk om zowel de navigatielantaarns als de lichtseinen te omvatten. De inhoud van de bestaande regelgeving blijft ook in dit opzicht ongewijzigd.

Het vierde lid van het gewijzigde artikel 3.02 neemt de eisen van het bestaande derde lid van artikel 3.01 van het RPR over. Er worden dus geen aanvullende eisen gesteld.

Dit wijzigingsvoorstel heeft ook tot doel de vermelding bij artikel 3.28 in de inhoudsopgave van het RPR te wijzigen, een wijziging die alleen de Duitse taalversie betreft. Concreet gesproken houdt deze wijziging in dat de titel van artikel 3.28 wordt overgenomen in de inhoudsopgave door "Wasserstraße" te vervangen door "Fahrwasser".

De verbetering van de coherentie van artikel 3.02 van het RPR impliceert een herziening in de drie taalversies.

Bovendien wordt de verwijzing naar artikel 3.28 van het RPR in de inhoudsopgave bijgewerkt in de Duitse taalversie.

Deze wijzigingen veroorzaken geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en de kosten voor de overheidsdiensten zijn zeer gering.

### **Consequenties indien deze wijzigingen worden verworpen**

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien, maar in dat geval zou geen werkelijke verbetering van de coherentie mogelijk zijn. Dit zou leiden tot inconsistenties, ook in juridisch opzicht, waardoor de rechtszekerheid van de Rijnregelgeving zou worden ondermijnd.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

met het doel de leesbaarheid en de rechtszekerheid van haar reglementen respectievelijk te verbeteren en te waarborgen,

gelet op haar wens bij te dragen tot de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart door een harmonisatie van de terminologie van het Rijnvaartpolitie reglement tot stand te brengen,

neemt de in de bijlage bij onderhavig besluit gevoegde wijzigingen van het Rijnvaartpolitie reglement aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 december 2022.

## **Bijlage**

**Bijlage bij protocol 15**

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij artikel 3.02 komt als volgt te luiden:*

”3.02 Lichten”.

b) *De vermelding bij artikel 3.28 (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

2. *Artikel 3.02 komt als volgt te luiden:*

**“Artikel 3.02**

*Lichten*

1. Voor zover niet anders bepaald, moeten de lichten naar alle zijden uitstralen en ononderbroken licht van gelijkmatige sterkte geven.
2. Navigatielantaarns, evenals hun behuizing en toebehoren, moeten voldoen aan de eisen van artikel 7.05, eerste lid, van ES-TRIN.
3. De lichten moeten voor wat betreft hun horizontale uitstraling, kleur en sterkte voldoen aan de eisen van het onderhavige reglement.
4. De nachtverlichting van stilliggende schepen die niet zijn uitgerust met een motor hoeft niet aan het gestelde in het tweede lid en het derde lid te voldoen. Bij goed zicht en tegen een donkere achtergrond dient de zichtbaarheid daarvan echter ongeveer 1000 m te bedragen.”



## **PROTOCOL 16**

### **Goedkeuring van een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement via de schriftelijke procedure (bijlage 13, lid 6.5)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie neemt kennis van de goedkeuring van het in de bijlage gevoegde besluit tot wijziging van bijlage 13, lid 6.5 van het Rijnvaartpolitiereglement via de schriftelijke procedure.

Dit besluit is gedateerd 16 november 2021, de dag waarop de laatste instemming is ontvangen.

#### **Bijlage**

**Bijlage bij protocol 16:** Besluit van 16 november 2021

**Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR)  
(bijlage 13, lid 6.5)**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

gezien de Verklaring van Mannheim “150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart”,

gezien Besluit CCR 2021-I-10 tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (artikel 1.10 en bijlage 13),

gezien Besluit CDNI 2021-I-5 tot wijziging van artikel 6.03, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI),

in een streven de digitalisering in de Rijnvaart te bevorderen,

in een streven de toepasselijke regels te harmoniseren en bijgevolg de rechtszekerheid te waarborgen,

teneinde de administratieve lasten in de Rijnvaart te verlichten zonder dat het veiligheidsniveau in het gedrang komt,

teneinde de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten,

neemt de als bijlage bij dit besluit gevoegde wijziging van bijlage 13 van het Rijnvaartpolitiereglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 juni 2022.

**Bijlage**

**Rijnvaartpolitiereglement (RPR)**

*Bijlage 13 komt als volgt te luiden:*

**“Bijlage 13**

**LIJST VAN SCHEEPSBESCHEIDEN EN ANDERE DOCUMENTEN DIE  
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 1.10 VAN HET RPR AAN BOORD AANWEZIG  
MOETEN ZIJN**

In de kolom “Rechtsgrondslag” in de volgende tabel wordt naar de volgende voorschriften, overeenkomsten en administratieve overeenkomst verwezen:

- Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP),
- Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR),

- Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN),
- Europese Overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN),
- Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI),
- Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen, gesloten op 15 februari 1966 in Genève (Overeenkomst van 15 februari 1966),
- Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren.

In de voorlaatste kolom van de navolgende tabel staat of het toegestaan is dat de scheepsbescheiden en andere documenten aan boord in elektronisch formaat overgelegd mogen worden of niet.

In de laatste kolom, “elektronisch formaat” van de navolgende tabel staat in welk elektronisch formaat de scheepsbescheiden en andere documenten overgelegd mogen worden. Het elektronische formaat pdf in de navolgende tabel komt overeen met het pdf-formaat dat is vastgelegd in de internationale norm ISO 32000-1 : 2008.

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
<b>1. Vaartuigen</b>				
1.1	Het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt of een als gelijkwaardig erkend certificaat	RSP, artikel 1.04	Niet toegestaan	
1.2	De verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart	Besluit CCR 2015-II-10	Toegestaan	Pdf-formaat
1.3	De meetbrief van het schip	Overeenkomst van 15 februari 1966	Niet toegestaan	
<b>2. Bemanning</b>				
2.1	Een Rijnpatent, een voorlopig Rijnpatent of een volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs voor het te bevaren riviergedeelte en voor de overige leden van de bemanning het naar behoren bijgehouden dienstboekje of een volgens dit reglement afgegeven Groot patent of als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs; bij de als gelijkwaardig erkende vaarbevoegdheidsbewijzen moet de schipper bovendien voor bepaalde riviergedeelten het volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vereiste bewijs voor riviergedeelten bezitten	RSP, artikel 3.02 RSP, artikel 7.14	Niet toegestaan	

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
2.2	Het naar behoren bijgehouden vaartijdenboek met inbegrip van de verklaring overeenkomstig bijlage A4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn of een kopie van de bladzijde met de aantekeningen van de vaar- en rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden; aan boord van schepen die over een krachtens Bijlage O van het ROSR op de Rijn erkend communautair certificaat of Uniecertificaat beschikken, kan zich in plaats van het door een bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België afgegeven vaartijdenboek, een door een bevoegde autoriteit van een derde staat afgegeven en door de CCR erkend vaartijdenboek bevinden. Erkende vaartijdenboeken moeten in ten minste één van de officiële talen van de CCR worden bijgehouden	RSP, artikel 3.13	Niet toegestaan	
2.3	De verklaring inzake de afgifte van het vaartijdenboek	RSP, artikel 3.13	Toegestaan	Pdf-formaat
2.4	Een radargetuigschrift dat is afgegeven of als gelijkwaardig erkend volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn; dit document hoeft niet aan boord te zijn, indien de patentkaart de vermelding “radar” bevat of een ander volgens dit reglement toegelaten vaarbevoegdheidsbewijs de overeenkomstige vermelding bevat; als de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het vaarbevoegdheidsbewijs en het radargetuigschrift van een staat als gelijkwaardig heeft erkend, is het radargetuigschrift niet vereist wanneer het vaarbevoegdheidsbewijs een overeenkomstige vermelding bevat	RSP, artikel 6.03	Niet toegestaan	
2.5	Een marifoonbedieningscertificaat voor de bediening van scheepsstations	Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren, bijlage 5	Niet toegestaan	

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
2.6	De verklaringen die voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen zijn voorgeschreven	RSP, artikel 5.01ff	Niet toegestaan	
2.7	Voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de verklaringen van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure	RSP, artikel 4a.02	Niet toegestaan	
<b>3. Vaargebieden</b>				
3.1	Een verklaring van de bevoegde autoriteit betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar een schip bestemd voor bouwwerkzaamheden mag worden gebruikt	ES-TRIN, artikel 23.01	Toegestaan	Pdf-formaat
3.2	Op het riviergedeelte tussen Bazel en Mannheim voor schepen met een lengte van meer dan 110 meter een verklaring van een erkend classificatiebureau over hetrijfvermogen, de trimsituatie en de stabiliteit van de afzonderlijke delen van het schip, waaruit tevens blijkt vanaf welke beladingstoestand hetrijfvermogen van de beide delen niet meer gewaarborgd is	ES-TRIN, artikel 28.04, tweede lid, onderdeel c	Toegestaan	Pdf-formaat
<b>4. Navigatie- en informatieapparatuur</b>				
4.1	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de radarinstallatie	ES-TRIN, artikel 7.06, eerste lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel III, artikel 9 en onderdeel VI	Toegestaan	Pdf-formaat

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
4.2	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de bochtaanwijzer	ES-TRIN, artikel 7.06, eerste lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel III, artikel 9 en onderdeel VI	Toegestaan	Pdf-formaat
4.3	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van het Inland AIS-apparaat	ES-TRIN, artikel 7.06, derde lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel IV, artikel 2, negende lid	Toegestaan	Pdf-formaat
4.4	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de tachograaf, alsmede de voorgeschreven registratiebladen van de tachograaf	ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel V, artikelen 1 en 2, zesde lid	Toegestaan	Pdf-formaat
4.5	De “vergunning of vergunningen voor het gebruik van de frequentieruimte” of het “registratiebewijs voor het gebruik van de frequentieruimte”		Toegestaan	Pdf-formaat
<b>5. Uitrusting</b>				
5.1	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een stuurmachine met mechanische aandrijving	ES-TRIN, artikel 6.09, vijfde lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.2	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een in hoogte verstelbaar stuurhuis	ES-TRIN, artikel 7.12, twaalfde lid	Toegestaan	Pdf-formaat

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaate elektronisch formaat
5.3	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een stoomketels en andere onder druk staande vaten	ES-TRIN, artikel 8.01, tweede lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.4	Een kopie van het certificaat van typegoedkeuring, het inlichtingenformulier van de motorfabrikant en een kopie van het proces-verbaal van de motorkenmerken	ES-TRIN, artikel 9.01, derde lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.5	De bescheiden betreffende elektrische installaties	ES-TRIN, artikel 10.01, tweede lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.6	De verklaring voor de stalen trossen	ES-TRIN, artikel 13.02, derde lid, onderdeel a	Toegestaan	Pdf-formaat
5.7	De kenmerking van de keuring van draagbare blustoestellen	ES-TRIN, artikel 13.03, vijfde lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.8	De keuringsbewijzen betreffende vast ingebouwde brandblusinstallaties	ES-TRIN, artikel 13.04, achtste lid ES-TRIN, artikel 13.05, negende lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.9	De keuringsbewijzen en gebruiksaanwijzing betreffende de kranen	ES-TRIN, artikel 14.12, zesde, zevende en negende lid	Toegestaan	Pdf-formaat



Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
5.10	De verklaring inzake de keuring van vloeibaargasinstallaties	ES-TRIN, artikel 17.13	Toegestaan	Pdf-formaat
5.11	Het vereiste certificaat van typegoedkeuring en het vereiste bewijs van onderhoud van de boordzuiveringsinstallatie	ES-TRIN, artikel 18.01, vijfde en negende lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.12	Voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de gedetailleerde gebruiksaanwijzing en de veiligheidsrol	ES-TRIN, artikel 30.03, eerste lid en bijlage 8, onderdeel 1.4.9	Toegestaan	Pdf-formaat
5.13	Voor schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en laten overnachten, De veiligheidsrol	RPR, artikel 8.10	Toegestaan	Pdf-formaat
<b>6. Lading en afvalstoffen</b>				
6.1	De bescheiden vereist door het ADN, nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3	ADN nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3		

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
6.1.1	Het vervoersdocument	ADN, 8.1.2.1 b	Toegestaan	Uitsluitend in een formaat dat voldoet aan de eisen van nr. 5.4.0.2. ADN, in samenhang met de richtsnoeren voor de toepassing van nr. 5.4.0.2. ADN
6.1.2	Europese Overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)	ADN, 8.1.2.1 d	Toegestaan	Te allen tijde leesbare tekst in elektronisch formaat
6.1.3	Andere documenten die worden geëist op grond van 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3 van het ADN	ADN, 8.1.2.1, a, c en e tot h en k ADN, 8.1.2.2, a, c tot h ADN, 8.1.2.3, a, c tot x	Niet toegestaan	

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaate elektronisch formaat
6.2	Bij containervervoer de door de Commissie van Deskundigen gekeurde stabiliteitsgegevens van het schip, met inbegrip van het stuwplan of de ladinglijst voor de onderhavige beladingstoestand en het resultaat van de stabiliteitsberekening voor de onderhavige, of vergelijkbare vorige, dan wel een standaardbeladingstoestand. De toegepaste berekeningsmethode moet daarbij opgegeven worden	ES-TRIN, artikel 27.01, tweede lid (Beschrijving van de documenten en waarmerk van de Commissie van Deskundigen) ES-TRIN, artikel 28.03, derde lid (Resultaat van de berekening bij containerschepen) RSP, artikel 1.07, vijfde lid (Resultaat van de stabiliteitscontrole en stuwplan)	Toegestaan	Pdf-formaat
6.3	Het behoorlijk bijgehouden olie-afgifteboekje	RPR, artikel 15.05 en bijlage10 CDNI, Bijlage 2 (Uitvoeringsregeling) Deel A, artikelen 1.01, 2.03 en Aanhangel I	Niet toegestaan	
6.4	De bunkerverklaring met inbegrip van de kwitanties van de betalingen van het SPE-CDNI over een periode van ten minste twaalf maanden. Indien de laatste afname van gasolie meer dan twaalf maanden geleden heeft plaatsgevonden, dient ten minste de laatste bunkerverklaring aan boord aanwezig te zijn	CDNI, Bijlage 2 (Uitvoeringsregeling) Deel A, artikel 3.04, eerste lid	Niet toegestaan	

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
6.5	De losverklaring	RPR, artikel 15.08, tweede lid CDNI, bijlage 2 en Deel B, model van Aanhangel IV	Toegestaan	Een leesbaar elektronisch formaat met een tegen vervalsing beschermde handtekening overeenkomstig Verordening (EU) nr. 910/2014 of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat

”

## **PROTOCOL 17**

### **Goedkeuring van een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement via de schriftelijke procedure (artikel 4.07, vijfde lid)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie neemt kennis van de goedkeuring van het in de bijlage gevoegde besluit tot wijziging van de verwijzing in artikel 4.07, vijfde lid van het Rijnvaartpolitiereglement via de schriftelijke procedure.

Dit besluit is gedateerd 16 november 2021, de dag waarop de laatste instemming is ontvangen.

#### **Bijlage**

**Bijlage bij protocol 17: Besluit van 16 november 2021**

**Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR)  
(artikel 4.07, vijfde lid)**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

gezien Besluit 2015-I-3 tot instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI),

gezien de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS), editie 2021/1, die op 15 april 2021 door CESNI is aangenomen,

gezien Besluit 2021-I-11 om het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) in overeenstemming te brengen en te verwijzen naar de eerste editie van de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten ES-RIS 2021/1,

geleid door de wens een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van de rivierinformatiediensten (RIS) op de Rijn en op het volledige binnenvaartnet van de Europese Unie te bevorderen,

overwegende dat het belangrijk is te beschikken over uniforme technische standaarden om de interoperabiliteit van de door RIS gebruikte systemen te kunnen waarborgen,

in het streven bij te dragen aan de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aan.

De in de bijlage vermelde wijziging zal in werking treden op 25 april 2022.

**Bijlage**

*Artikel 4.07, vijfde lid, onderdeel c, komt als volgt te luiden:*

“c) scheeps- of samensteltypes overeenkomstig de bepalingen van deel II, “Standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart”, van ES-RIS;”.

## **PROTOCOL 18**

### **Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB)**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 19**

### **Geautomatiseerd varen**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 20**

### **Vervangende nieuwbouw van de Van Brienoordbrug bij Rotterdam bij Rijnkilometer 995**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

stelt vast dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen het onderhoud van de brug bij Rotterdam, bij Rijnkilometer 995, wanneer de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu en de tekeningen worden in de bijlage bij dit besluit vermeld.

#### **Bijlage**

### Controlelijst voor nieuwbouw en onderhoud van bruggen over de Rijn

**1. Soort brug**

De Van Brienoordbrug betreft een boogbrug over de Nieuwe Maas.

**2. Dichtstbijzijnde plaats/ stad**

Rotterdam

**3. Rijnkilometer:**

kmr 995

**4. Soort bouwwerkzaamheden**

De Van Brienoordbrug is verouderd en toe aan een opknapbeurt. Bij de werkzaamheden wordt de boogbrug in de richting van Dordrecht (westelijke boogbrug) vervangen door een nieuwe boogbrug. De oude boogbrug wordt op een andere locatie gerenoveerd en teruggeplaatst ter vervanging van de brug in de richting van Den Haag (oostelijke boogbrug). Daarnaast wordt het bewegingswerk gerenoveerd en worden de bediening- en besturingssystemen van de gehele brug en de twee brugkleppen van de brug in de richting van Den Haag (oostzijde) vernieuwd. Ook het vervangen van de evenaarsbalken vormt onderdeel van de werkzaamheden. Het uitgangspunt bij de werkzaamheden is een 1-op-1 vervanging, met als enige aanpassing dat de twee boogbruggen in de nieuwe situatie breder zijn.

**A. Algemene beschrijving**

**5. Breedte van het vaarwater** (buiten het gebied van het bouwwerk)

De breedte van het vaarwater bedraagt circa 380 m. Dit is de breedte tussen de "Schaardijk" (noordelijke oever) en de "Oude IJsselmondsehoofd" (zuidelijke oever), bovenstrooms van de Van Brienoordbrug.

**6. Breedte van de vaargeul** (buiten het gebied van het bouwwerk)

De normaalbreedte ter plaatse bedraagt circa 250 m.

**7. Aantal pijlers in het vaarwater**

Ten behoeve van het beweegbaar deel van de brug staat er op circa 280 m vanaf de zuidelijke oever één pijler in het vaarwater. Dit geldt voor zowel de huidige, als de nieuwe situatie.

**8. Aantal pijlers in de vaargeul**

In de vaargeul staan geen definitieve pijlers of pylonen. Dit geldt voor zowel de huidige, als de nieuwe situatie.

**9. Aantal voor de scheepvaart toegankelijke doorvaartopeningen**

De vaste overspanning van de brug bedraagt 280 m. Direct aan de zuidelijke oever ligt een strook van circa 90 m breed die gebruikt wordt voor het afmeren van (duw)bakken. Daarmee is ter plaatse van het vaste deel van de brug een doorvaartopening van 190 m toegankelijk voor de scheepvaart. Ter plaatse van het beweegbaar deel is een doorvaartopening met een breedte van 50 m beschikbaar.



#### 10. Breedte van de brugoverspanning

De breedte van de brugoverspanning bedraagt:

- Huidige situatie:
  - Westelijk deel (stroomafwaarts): circa 29,5 m.
  - Oostelijk deel (stroomopwaarts): circa 35,5 m.
- Nieuwe situatie:
  - Westelijk deel (stroomafwaarts): circa 31,0 m.
  - Oostelijk deel (stroomopwaarts): circa 36,5 m.

#### 11. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts en stroomafwaarts)

Stroomopwaarts: Algerabrug, Capelle aan Den IJssel, op 3,0 km (Hollandsche IJssel)  
Jan Blankenbrug, Vianen, op 43 km (Lek)

Alblasserdamsebrug, Alblasserdam, op 10,0 km (Noord)

Stroomafwaarts: Willemsbrug, Rotterdam, op 4,5 km.

De Hef, Koninginnebrug, op 4,4 km.

### B. Vaarwegprofiel binnen het gebied van het bouwwerk bij de maatgevende hoge waterstand

#### 12. Vorm van de overspanning (recht/gebogen)

De onderkant van de overspanning zal nagenoeg recht zijn ( $R=10.000$  m).

#### 13. Laagste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesyst.)

Het laagste punt van de overspanning in de vaargeul bedraagt:

- Huidige situatie: 22,66 m +NAP.
- Nieuwe situatie: 24,02 m +NAP.

#### 14. Hoogste punt van de overspanning in de vaargeul (m, hoogterefereentiesyst.)

Het hoogste punt van de overspanning in de vaargeul bedraagt:

- Huidige situatie: 25,01 m +NAP.
- Nieuwe situatie: 25,02 m +NAP.

#### 15. MHW (m, hoogterefereentiesysteem)

Het maatgevend hoogwater (MHW) bedraagt ter plaatse 3,30 m +NAP.

#### 16. Doorvaarthoogte bij MHW

De doorvaarthoogte bij maatgevend hoogwater (MHW) bedraagt:

- Huidige situatie: 19,36 m (22,66 m – 3,30 m).
- Nieuwe situatie: 20,72 m (24,02 m – 3,30 m).

#### 17. Doorvaartbreedte bij MHW met een hoogte van 9,10 m

De doorvaartbreedte bij een doorvaarthoogte van 9,10 m bedraagt circa 190 m.

### C. Inachtneming van de radarvaart

#### 18. Beoordeling door een expert/autoriteit/instituut

Ten aanzien van radarhinder dient het verdere ontwerp van de brug te voldoen aan het AVV-rapport Radarhinder van bruggen voor de scheepvaart (Rijkswaterstaat, 2000). In de bouwfasering is er rekening gehouden met de radars van het Havenbedrijf Rotterdam, zodat de radardekking tijdens de uitvoering voldoende gewaarborgd blijft.

**19. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's**

Binnen dit project is er sprake van een 1-op-1 vervanging, waardoor er geen sprake is van veranderingen ten opzichte van de huidige situatie.

**20. Geplande constructievorm van de brug**

De hoofdo overspanning over het vaarwater zal worden uitgevoerd als boogbrug.

**21. Gepland constructiemateriaal**

Het constructiemateriaal zal bestaan uit beton, staal en/of een combinatie daarvan.

**D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden**

**22. Soort brugmontage**

De soort brugmontage van de hoofdo overspanning van de boogbruggen betreft een uitwisseling van uit- en invaren middels pontons. De uitwisseling van de vallen gebeurt met bokken en pontons.

**23. Periode van uitvoering**

De bouwwerkzaamheden vinden plaats tussen 2025 en 2028, met mogelijke uitloop naar 2029.

**24. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking**

Gedurende de bouw zullen beperkingen van de doorvaart tot een minimum worden teruggebracht, maar op de Nieuwe Maas zal het echter toch tot stremmingen komen (zie punt 25).

**25. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart**

Op dit moment wordt uitgegaan van de volgende stremmingen:

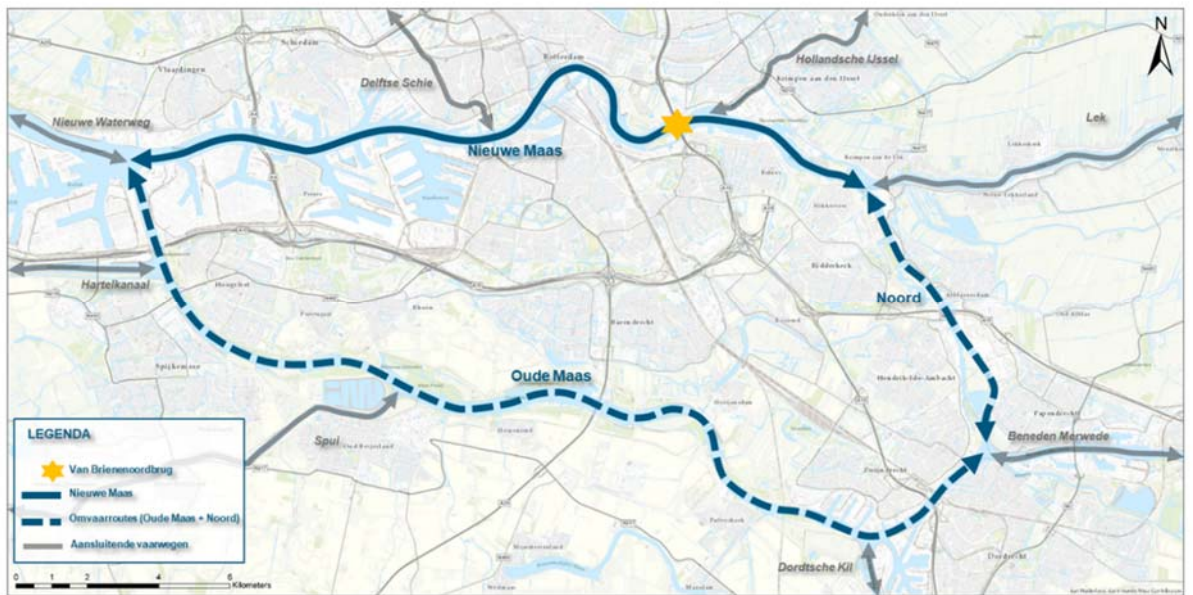
- Zomer 2026: Vervanging westelijke boogbrug  
72 uur volledige stremming van het vaste en beweegbare deel van de Van Brienoordbrug.
- Zomer 2027: Vervanging vallen  
11 x 4 uur volledige stremming van het vaste en beweegbare deel van de Van Brienoordbrug.
- Zomer 2028: Vervanging oostelijke boogbrug  
72 uur volledige stremming van het vaste en beweegbare deel van de Van Brienoordbrug.

De scheepvaart zal de alternatieve vaarroute via Noord en Oude Maas kunnen gebruiken. Tijdens uitvoering zal waar nodig sprake zijn van scheepvaartbegeleiding.

Het wordt opgemerkt dat naast bovenstaande stremmingen van de volledige vaarweg (zowel het vaste als beweegbare deel), er ook sprake zal zijn van periodes waarin alleen het beweegbare deel van de Van Brienoordbrug gestremd is of delen van de vaarweg onder de boogbruggen. De periode waarin enkel het beweegbare deel gestremd is duurt circa 8 maanden. Beroeps- en recreatievaart dat het vaste deel van de brug kan passeren (minimale doorvaarthoogte van 9,10 meter is gegarandeerd), kan gedurende deze periode nog steeds gebruik maken van de vaarweg.

E. Tekeningen

26. Overzichtstekening

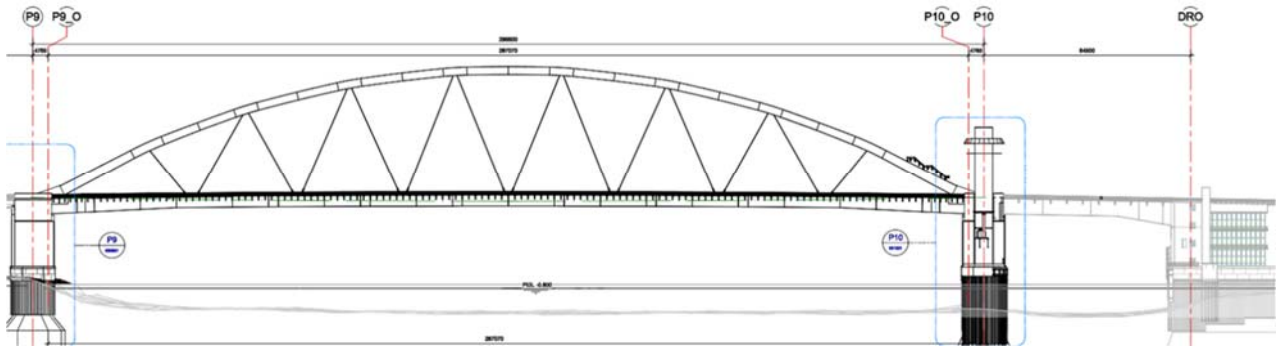


Locatie Van Brienoordbrug

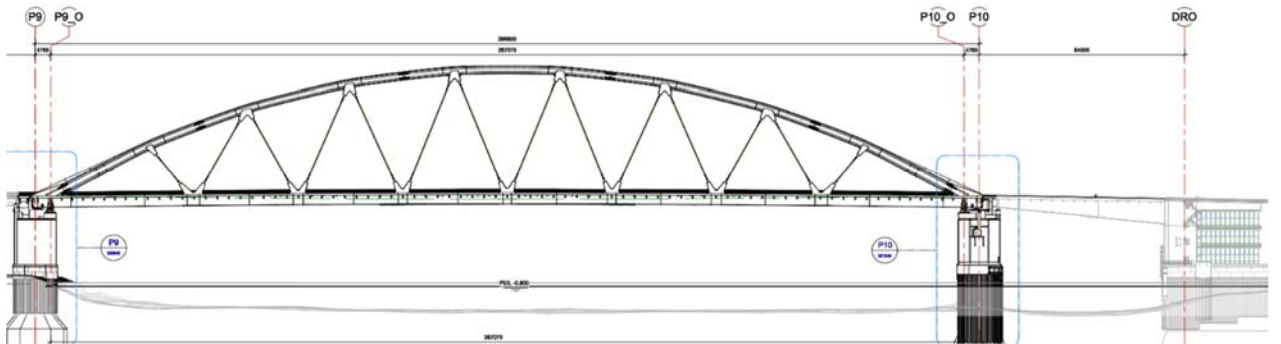


Overzicht Van Brienoordbrug

## 27. Doorsnede van de vaarweg met het bouwwerk



Zijaanzicht (oostzijde) Van Brienoordbrug (huidige situatie)



Zijaanzicht (oostzijde) Van Brienoordbrug (nieuwe situatie)

## **PROTOCOL 21**

### **Aanleg van een nieuwe ligplaats voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Vogelgrun bij Rijn-kmr 225,300**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring die haar Comité Infrastructuur en milieu op basis van de bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheid overeenkomstig Besluit 1990-II-46 heeft verleend voor de geplande aanleg van een nieuwe ligplaats voor hotelschepen aan de rechteroever van de Oberrhein bij Vogelgrun bij Rijn-kmr 225,300.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu en de tekeningen zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd.

#### **Bijlage**

**Aanleg van een nieuwe ligplaats voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Vogelgrun bij Rijn-  
kvr 225,300**

**1. Soort bouwwerk:**

Ligplaats voor hotelschepen tot een lengte van 135 m, bestaand uit dukdalven, geleidepalen bij de drijvende pontons, pontons, loopplanken, funderingen en bolders aan land.

**2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

Vogelgrun

**3. Rijnkilometer:**

kvr 225.300

**4. Soort bouwwerkzaamheden:**

Aanleg van buizen door heien met een trilblok, laswerkzaamheden en weg- en waterbouwkundige werkzaamheden.

**A. Algemene beschrijving**

**5. Breedte van het vaarwater:**

116,8 m

**6. Breedte van de vaargeul:**

89,2 m

**7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de ligplaatsen**

Er zijn twee ligplaatsen voorzien, elk voor één hotelschip van maximaal 135 m lang en maximaal 11,45 m breed, met een veiligheidsafstand van 15 m tussen de twee schepen (zie de tekening bij C). Voor beide ligplaatsen is het ontwerp als volgt voorzien:

- drie nieuwe dukdalven met drie bolders om de schepen vast te maken,
- een drijvend ponton van 30 m lengte en 4 m breedte, met twee geleidepalen aan beide uiteinden, die op 19 m afstand van de oever liggen,
- een loopplank van 24 m lengte en 1,60 m breedte (netto breedte), die aan de ene kant op een ponton ligt en aan de andere kant op funderingspalen rust,
- landbolders om de schepen vast te maken voor de veiligheid.

De dukdalven komen op een afstand van 22,5 m van de oever te staan, in het verlengde van de dukdalven die er nu al zijn voor de wachtplaats benedenstrooms van de sluis van Vogelgrun.

Deze wachtplaats voor vrachtschepen zal, gezien vanaf de huidige ligging, 70 m bovenstrooms worden verplaatst, inclusief de twee dukdalven, die elk voorzien zijn van twee stalen bolders. Tussen deze wachtplaats en de nieuwe ligplaats wordt een veiligheidsafstand van 28 m voorzien.

**8. Situatie ten opzichte van de vaargeul en het vaarwater**

De ligplaats komt in het verlengde te liggen van de bestaande wachtplaats benedenstrooms van de sluis van Vogelgrun (zie de tekening bij C). Als er een schip afgemeerd ligt, zal dit schip net zo in de vaargeul komen te liggen als een schip dat vandaag de dag op de wachtplaats ligt.

De plaats die voorzien is, kan omwille van de volgende redenen niet dicht bij de oever komen te liggen:

- De oeverhelling bestaat uit betonstenen, die op een betonnen steunmuur rusten van 1,50 m hoog en 0,80 m breed. Om de oeverbekleding en steunmuur tijdens het heien van de nieuwe palen niet te beschadigen, moet er een veiligheidsafstand in acht worden genomen die niet minder mag zijn dan 1,5 maal de diameter van deze palen. Deze geleidepalen van de drijvende pontons hebben een doorsnede van 900 mm, waardoor men op een veiligheidsafstand komt van ongeveer 1,30 m. Dit is de afstand die nodig is op de meest ongunstige plaats. De afstanden van de andere geleidepalen tot de steunmuur zijn iets groter (tot 2 m), om de ligplaats in een rechte lijn aan te kunnen leggen.
- De ponton komt niet precies in het midden van de geleidepalen te liggen om de ponton zo dicht mogelijk bij de oever te kunnen leggen. Het schip komt dus zo dicht mogelijk bij de geleidepalen te liggen.
- Als de pontons nog dicht bij de oever gelegd zouden worden, zou de helling waaronder de loopplank voor het debarkeren komt te liggen te steil worden en niet meer voldoen aan de normen op dit vlak, met name niet als men rekening houdt met de waterstanden in de Rijn en het stuwen van het water, wat vooral gedaan wordt in het zomerseizoen, als er juist veel cruiseschepen onderweg zijn. Om het hoger gelegen gedeelte van de loopplank lager te kunnen leggen en dus een minder steile helling te krijgen, zou men de bovenkant van de steunmuur moeten wegnemen, hetgeen technisch niet haalbaar is.

Afgezien van deze technische overwegingen, moet ook gewezen worden op de specifieke ligging van deze aanlegsteigers:

- De voorkant van de ligplaats ligt in het verlengde van de bestaande wachtplaats en één van de bestaande dukdalven kan opnieuw worden gebruikt. De situatie wordt – in vergelijking met de huidige situatie – dus niet slechter, want ook nu al worden de schepen in de vaargeul op deze plaats geconfronteerd met een vaargeul die iets smaller wordt als er een schip afgemeerd is.
- Het gaat hier om een zone vlak bij de sluisen van Vogelgrun, niet ver van de voorste sluisdeur op een plaats met een snelheidsbeperking, die niet vergeleken kan worden met de normale vaaromstandigheden op het Grand Canal d'Alsace.
- Tot slot mag niet vergeten worden dat de vaargeul in het Grand Canal d'Alsace meer dan 80 m breedte is, zelfs als er een schip afgemeerd ligt, zoals ook bevestigd werd op grond van de laatste dieptemetingen die met dit doel in 2021 werden verricht (zie punt C). Deze breedte is ruim voldoende om het mogelijk te maken dat twee schepen met de gebruikelijke breedte van 11,45 m elkaar zonder problemen kunnen kruisen.

## **B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden**

### **9. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden**

De vereiste bouwwerkzaamheden (pontons, palen en dukdalven) kunnen geheel en al buiten de vaargeul worden uitgevoerd. De bouwwerkzaamheden zullen dus verricht worden vanaf de oever, zonder gevolgen voor de scheepvaart, afgezien van de gebruikelijke maatregelen waarbij verzocht zal worden om oplettendheid.

### **10. Periode van de uitvoering**

De werkzaamheden zullen naar verwachting medio januari 2022 beginnen, met een geschatte duur van elf weken tot eind maart 2022.

### **11. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking:**

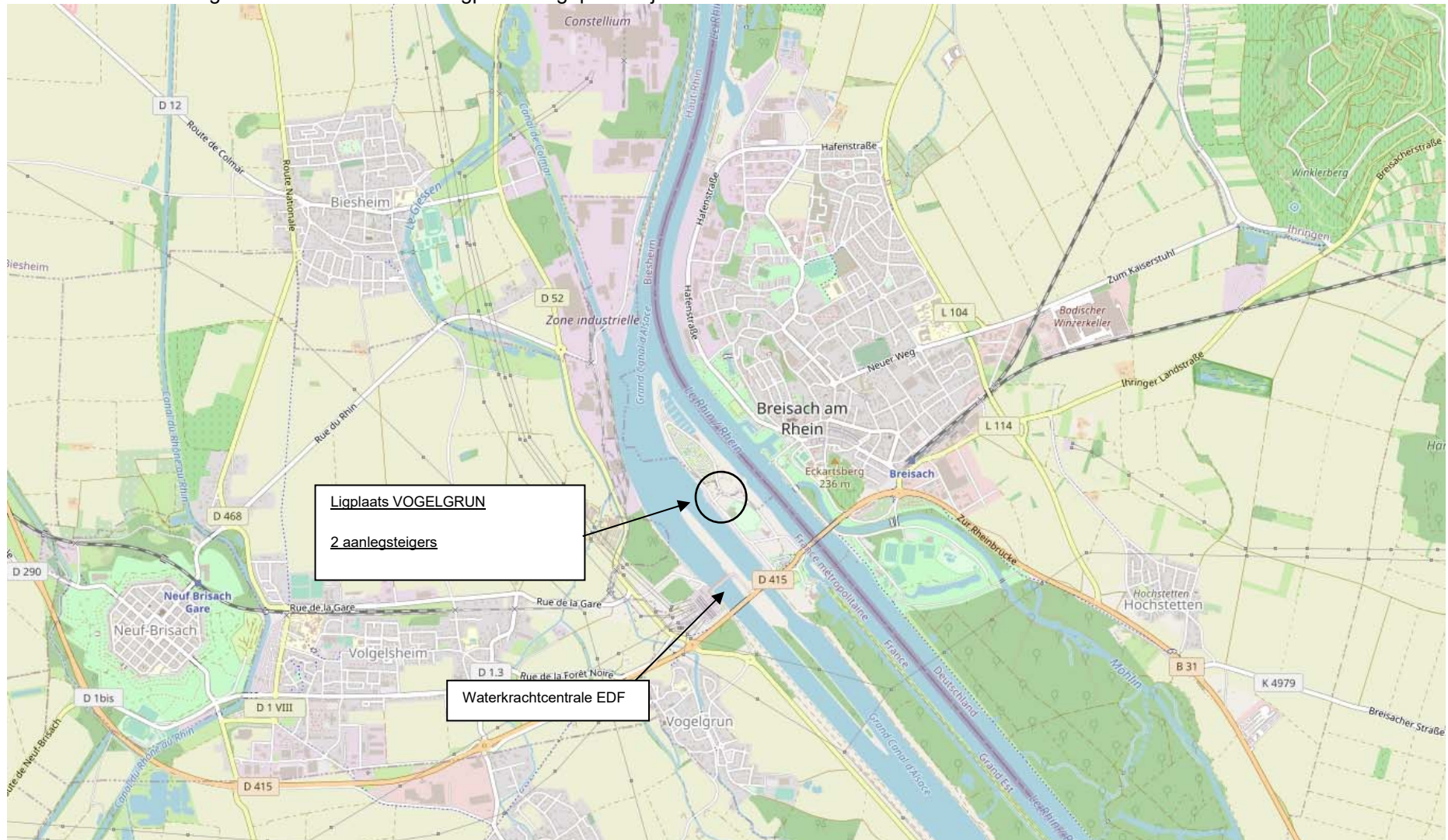
De bouwwerkzaamheden leiden niet tot restricties voor de scheepvaart, met uitzondering van een snelheidsbeperking om golfslag te vermijden. De informatie van het bedrijfsleven zal worden verstrekt door middel van berichten aan de scheepvaart.

### **12. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk):**

De scheepvaart hoeft niet stilgelegd te worden.

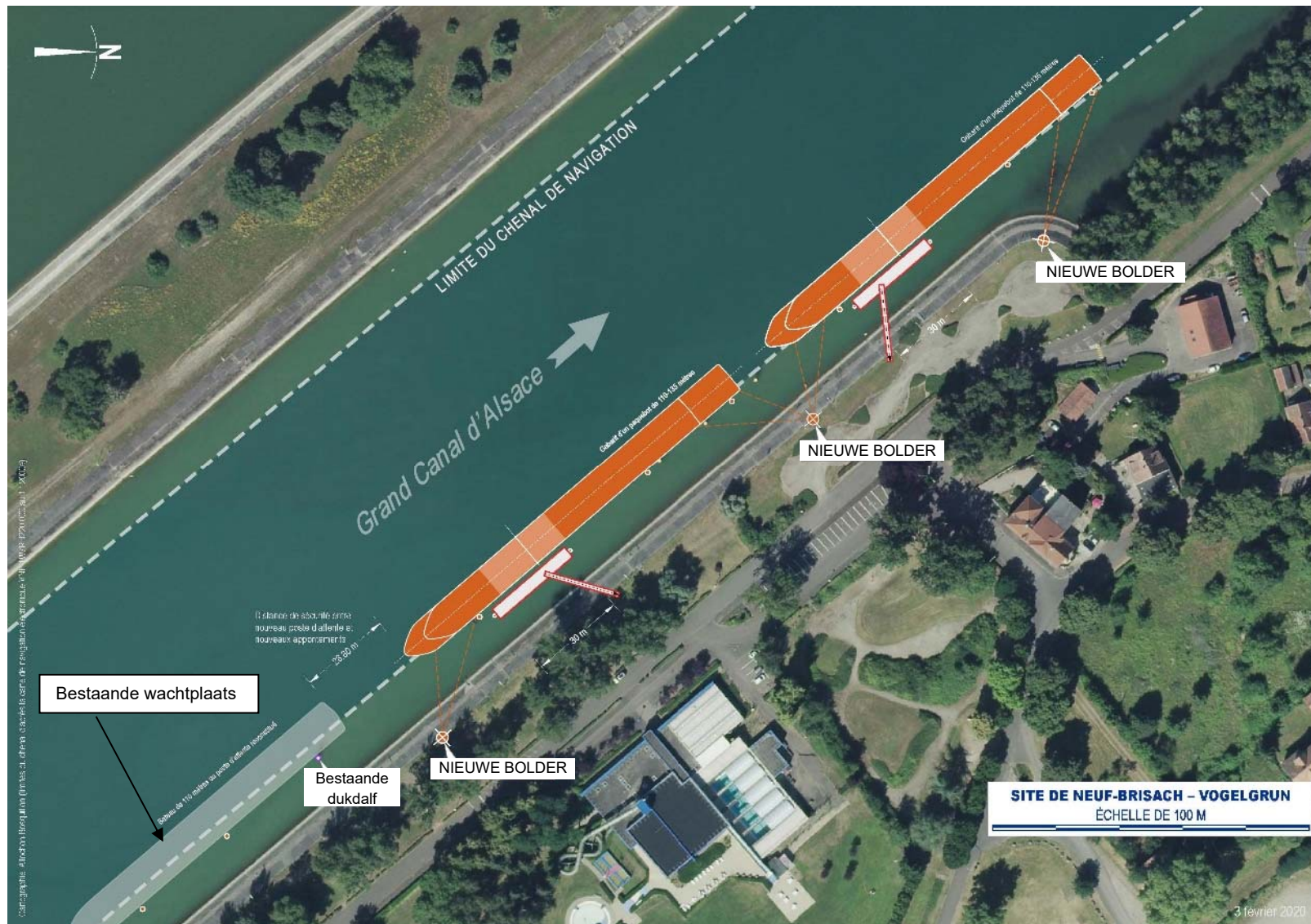
### C. Tekeningen

Overzichtstekening met de locaties waar de ligplaatsen gepland zijn:

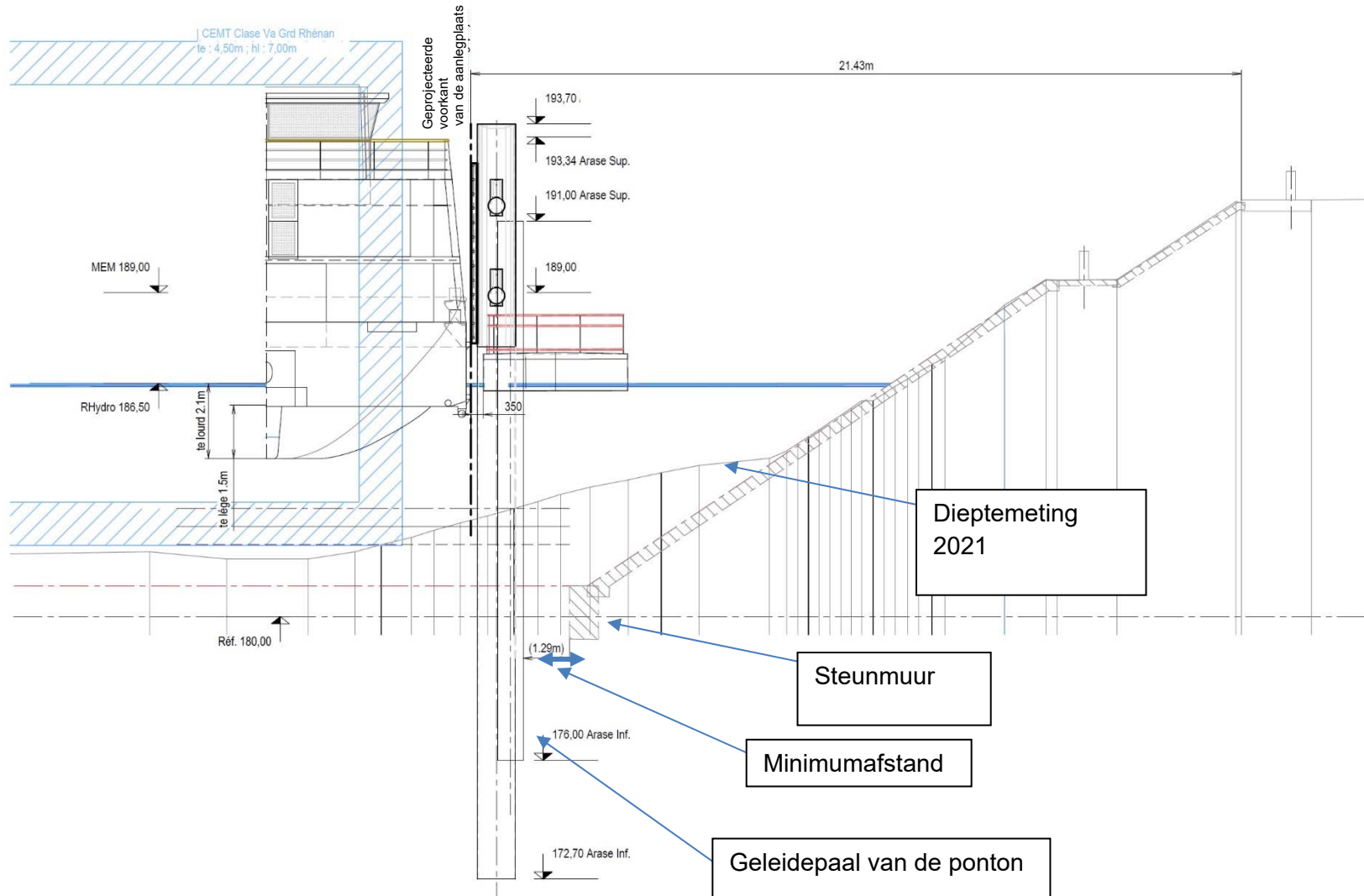




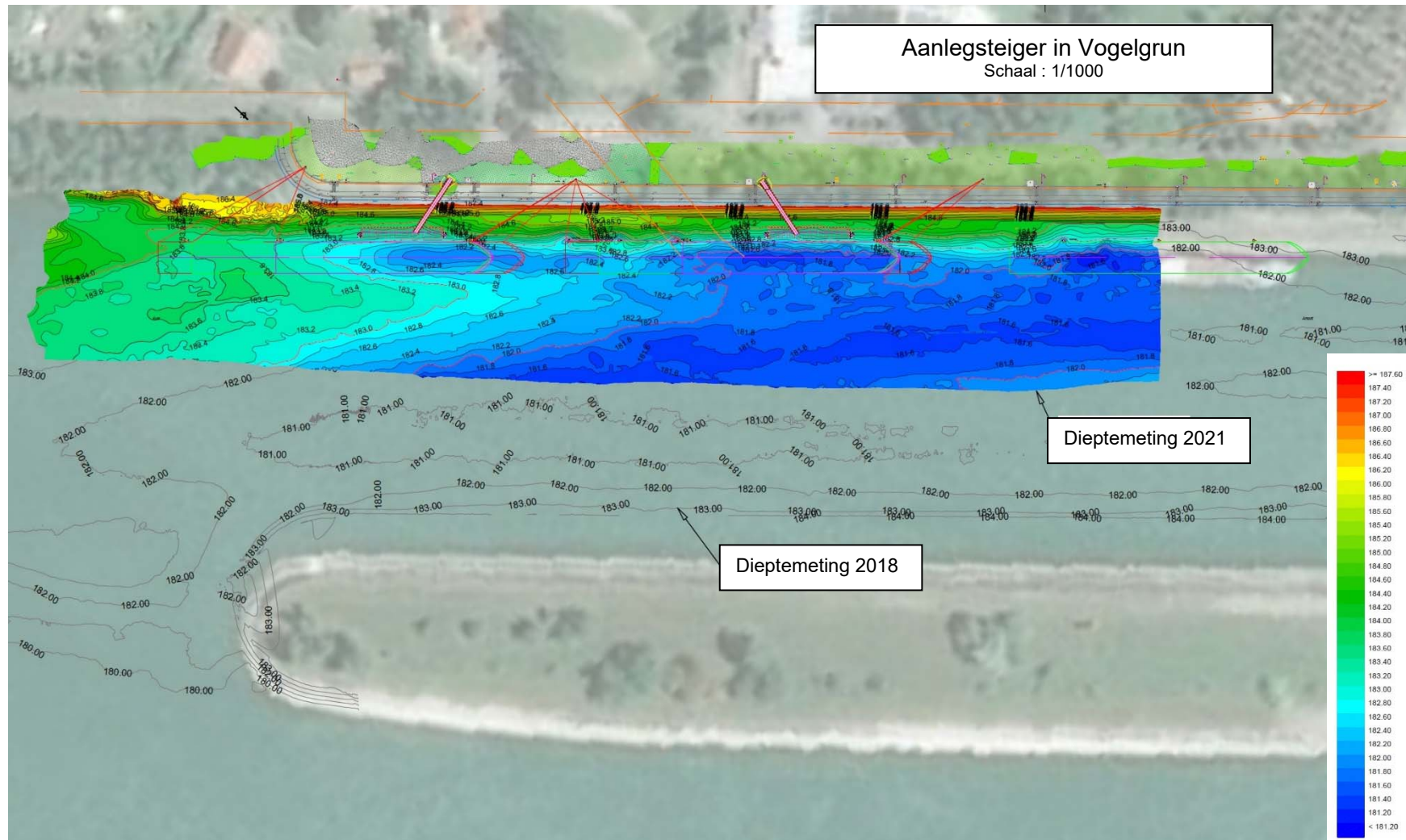
Bovenaanzicht van de ligplaats in Vogelgrun:



Dwarsdoorsnede en gemeten diepten bij de ligplaats in Vogelgrun op de meest ongunstige plaats:



Bovenaanzicht met de recente dieptemetingen:



## **PROTOCOL 22**

### **Aanleg van een nieuwe ligplaats voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Hünigen bij Rijn-kmr 170,300**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring die haar Comité Infrastructuur en milieu op basis van de bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheid overeenkomstig Besluit 1990-II-46 heeft verleend voor de geplande aanleg van een nieuwe ligplaats voor hotelschepen aan de linkeroever van de Oberrhein bij Hünigen bij Rijn-kmr 170,300.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu en de tekeningen zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd.

#### **Bijlage**

## Bijlage bij protocol 22

### Aanleg van een nieuwe ligplaats voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Hünigen bij Rijn-km 170,300

**1. Soort bouwwerk:**

Ligplaats voor hotelschepen tot een lengte van 135 m, bestaand uit dukdalven, geleidepalen bij de drijvende pontons, pontons, loopplanken, funderingen en bolders aan land.

**2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:**

Hünigen

**3. Rijnkilometer:**

Rijn-km 170,300

**4. Soort bouwwerkzaamheden:**

Aanleg van buizen door heien met een trilblok, laswerkzaamheden en weg- en waterbouwkundige werkzaamheden

**A. Algemene beschrijving**

**5. Breedte van het vaarwater:**

Ongeveer 310 m (de breedte is niet overal hetzelfde, omdat de oevers niet parallel lopen)

**6. Breedte van de vaargeul:**

108,10 m

**7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de ligplaatsen**

Deze ligplaats is bestemd voor één hotelschip met een lengte van maximaal 135 m en een breedte van maximaal 11,45 m (zie de tekening bij C), en bestaat uit:

- drie nieuwe dukdalven met drie bolders om de schepen aan vast te maken,
- een drijvend ponton van 30 m lang en 4 m breed, met twee geleidepalen aan de uiteinden,
- landbolders om de schepen vast te maken voor de veiligheid.

De verbinding met de wal wordt gevormd door de bestaande loopplank.

De dukdalven worden op 15 meter van de oever geplaatst, evenwijdig aan en op enige afstand van de bestaande dukdalven.. De afstand is nodig om ervoor te zorgen dat het water diep genoeg is voor de schepen die afmeren.

**8. Situatie ten opzichte van de vaargeul en het vaarwater**

De afstand tussen de grens van de vaargeul en de as van de dukdalven bedraagt **58 m**.

Als een schip daar afgemeerd ligt, is de berekening voor de afstand tussen de buitenzijde van het schip en de grens van de vaargeul als volgt:

$$58 \text{ m} - 11,45 \text{ m (breedte van de schepen)} - 1 \text{ m (veiligheidsafstand)} = \mathbf{45,5 \text{ m}}$$

**B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden**

**9. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden**

De bouwwerkzaamheden zullen verricht worden vanaf de oever, zonder gevolgen voor de scheepvaart, afgezien van de gebruikelijke maatregelen waarbij verzocht zal worden om oplettendheid.

**10. Periode van de uitvoering**

De werkzaamheden zullen naar verwachting in het eerste kwartaal van 2023 beginnen, met een geschatte duur van twaalf weken.

**11. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking**

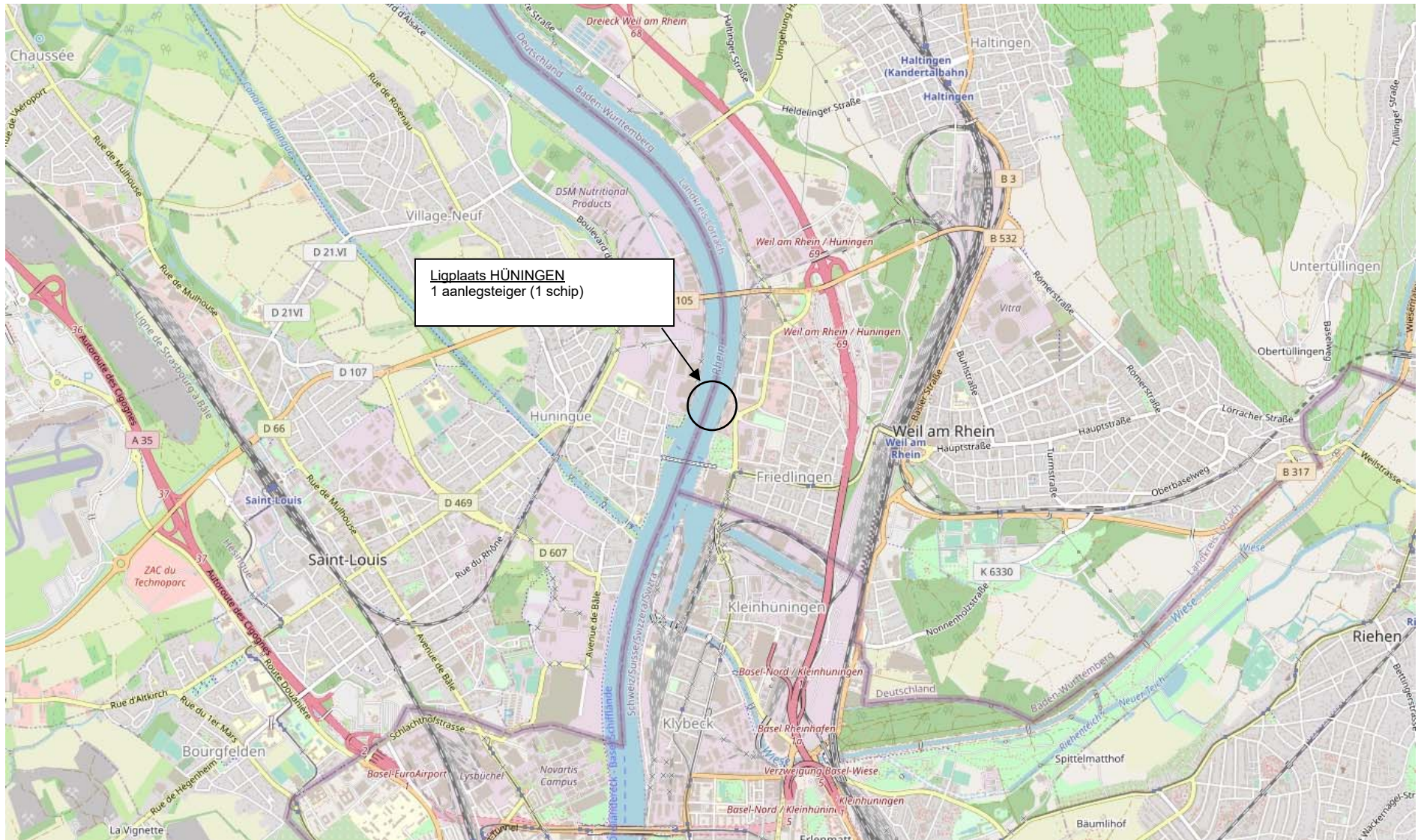
De bouwwerkzaamheden leiden niet tot restricties voor de scheepvaart, met uitzondering van een snelheidsbeperking om golfslag te vermijden. De informatie van het bedrijfsleven zal worden verstrekt door middel van berichten aan de scheepvaart.

**12. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk)**

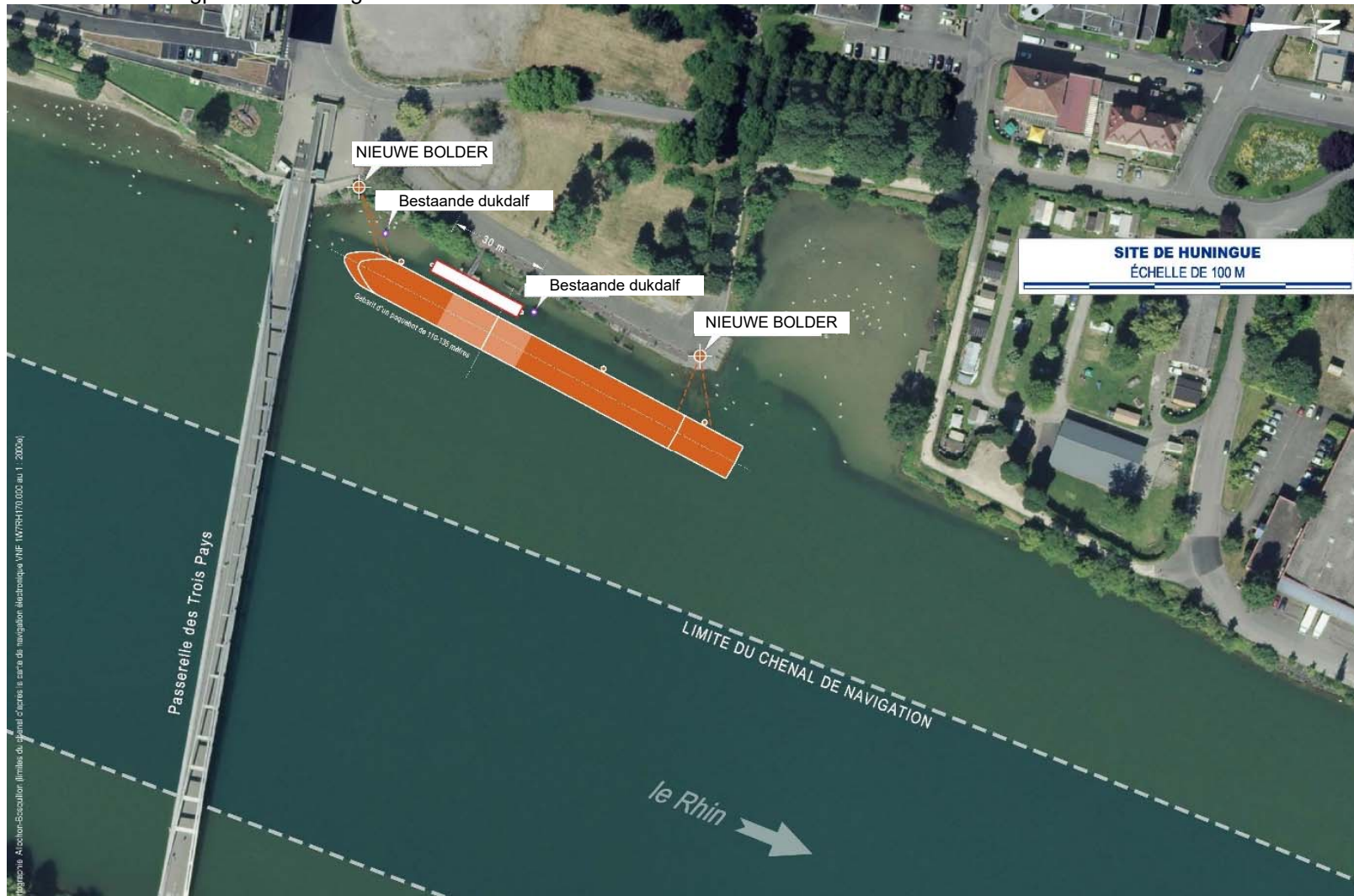
De scheepvaart hoeft niet stilgelegd te worden.

C. **Tekeningen**

Overzichtstekening met de locaties waar de ligplaatsen gepland zijn:

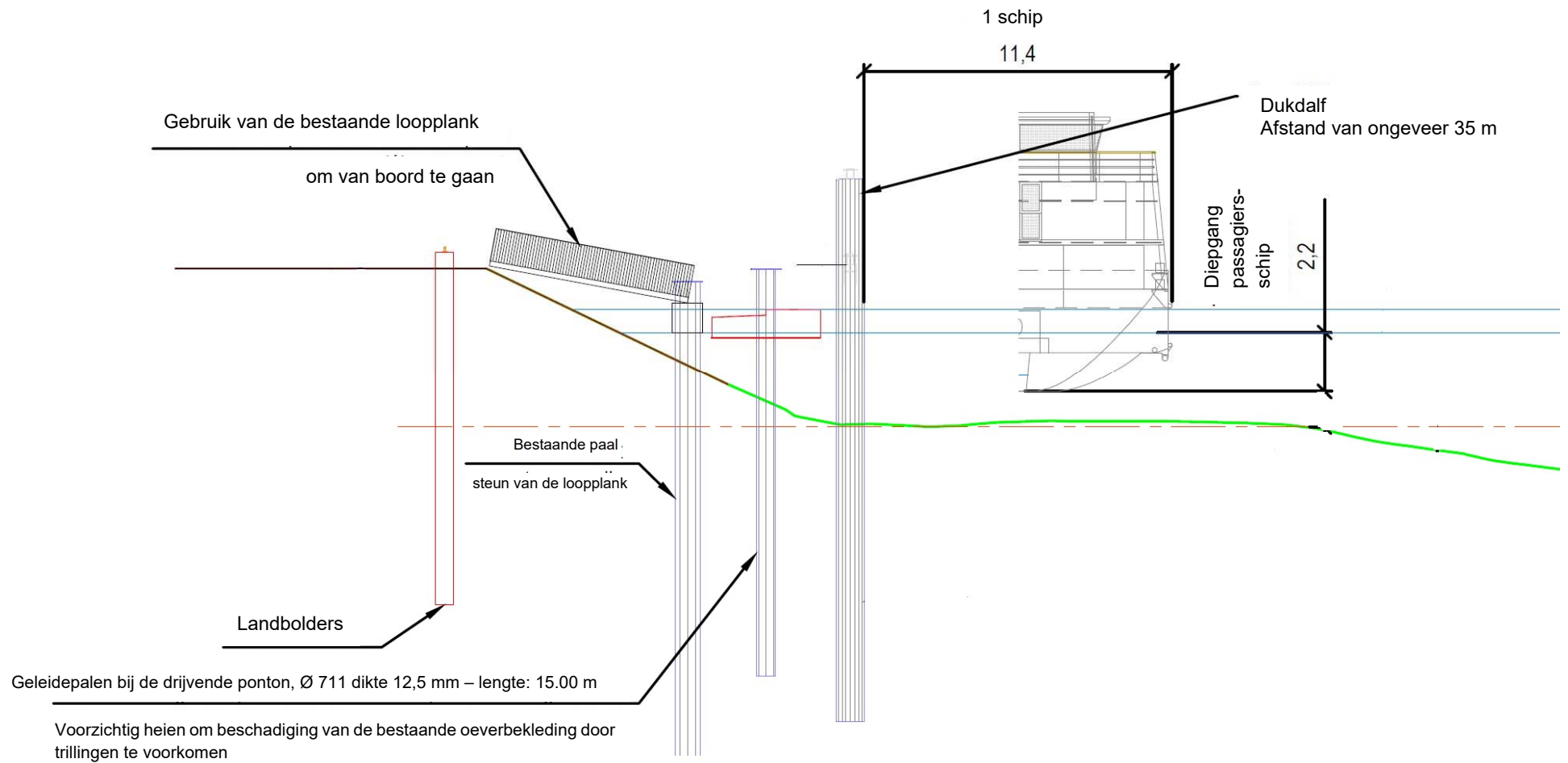


Bovenaanzicht van de ligplaats in Hüningen:





Dwarsdoorsnede van de ligplaats in Hüningen:



## **PROTOCOL 23**

### **Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) op de Rijn 2022 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26, 2014-II-17)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

neemt kennis van de omstandigheid dat de vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstand 2022 vertraging heeft opgelopen,

besluit om deze reden de huidige waarden (Besluit 2014-II-17) nog een jaar langer toe te passen en uiterlijk op 31 december 2022 nieuwe waarden vast te stellen,

draagt haar Comité Infrastructuur en milieu op om vóór de plenaire vergadering in het najaar van 2022 een voorstel voor de Overeengekomen Lage Rivierstand voor te leggen,

verzoekt de werkzaamheden inzake de Overeengekomen Lage Rivierstand 2032 zodanig af te ronden dat deze op 1 januari 2032 in werking kan treden.

## PROTOCOL 24

### **Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

neemt, overeenkomstig de informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en milieu, kennis van de voorziene stremmingen,

betuigt haar tevredenheid over de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen en over de inspanning om de belemmeringen voor de scheepvaart te beperken door de onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen van de Boven-Rijn gelijktijdig uit te voeren,

stelt vast dat de stremmingen voor het uitvoeren van de onderhoudswerkzaamheden noodzakelijk en adequaat zijn,

erkent dat zich bij omvangrijke bouwmaatregelen onvoorziene gebeurtenissen kunnen voordoen en dat daardoor de data van de voorziene stremmingen kunnen verschuiven,

verzoekt de Duitse en Franse delegaties,

- de werkzaamheden zo veel mogelijk te bespoedigen en de scheepvaart zo gering mogelijk te belemmeren,
- de scheepsexploitanten vroegtijdig en met gebruik van River Information Services over de stremmingen en in het bijzonder over afwijkingen van de oorspronkelijke planningen te informeren,
- voldoende ligplaatsen voor de schepen die vanwege de stremmingen op een schutting moeten wachten, gereed te houden.

#### **Bijlage**

**Bijlage bij protocol 24**

**Overzicht van de stremmingen 2022 van de sluizen in de Rijn en het Grand Canal d'Alsace  
Stand per 01.10.2021**

<b>Exploitant</b>	<b>Sluis</b>	<b>Begin van de stremming</b>	<b>Einde van de stremming</b>	<b>Opmerking</b>
EDF	Kembs westelijke sluiskolk	9 mei 2022	2 september 2022	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluiskolk	14 maart 2022	18 maart 2022	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim kleine sluiskolk	14 maart 2022	18 maart 2022	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluiskolk	23 mei 2022	12 augustus 2022	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluiskolk	14 maart 2022	18 maart 2022	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluiskolk	4 juli 2022	9 september 2022	Beperking
EDF	Vogelgrun kleine sluiskolk	14 maart 2022	25 maart 2022	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrun grote sluiskolk	16 mei 2022	16 september 2022	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluiskolk	14 maart 2022	18 maart 2022	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluiskolk	27 juni 2022	16 september 2022	Beperking
EDF	Rhinau kleine sluiskolk	14 maart 2022	18 maart 2022	Mogelijke hinder
EDF	Rhinau grote sluiskolk	16 mei 2022	9 september 2022	Beperking
EDF	Gerstheim kleine sluiskolk	14 maart 2022	18 maart 2022	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluiskolk	23 mei 2022	30 september 2022	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluiskolk	14 maart 2022	18 maart 2022	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluiskolk	30 mei 2022	29 juli 2022	Beperking
VNF	Gambenheim westelijke sluiskolk	4 juli 2022	31 december 2022	Mogelijke hinder
VNF	Gambenheim oostelijke sluiskolk	31 januari 2022	1 april 2022	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim westelijke sluiskolk	27 juni 2022	1 juli 2022	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim oostelijke sluiskolk	19 september 2022	21 oktober 2022	Mogelijke hinder

Opgelet:

De officiële mededelingen over de stremmingen kunnen op de internetpagina's van de sluisexploitanten worden geraadpleegd:

Sluis Iffezheim (Duitse waterweg- en scheepvaartdienst (WSV)): [www.elwis.de](http://www.elwis.de)

Sluis Gambenheim (Franse waterweg- en scheepvaartdienst (VNF)): [www.vnf.fr/avisbat](http://www.vnf.fr/avisbat)

Sluizen Straatsburg tot en met Kembs (Franse elektriciteitsdienst (EDF)): [www.vnf.fr/avisbat](http://www.vnf.fr/avisbat)

De stremmingen van de Zwitserse sluizen kunnen op [www.elwis.de](http://www.elwis.de) worden geraadpleegd.

Nadere informatie over de actuele plannen van de stremmingen wordt tevens gepubliceerd op de volgende website: [www.e-ris.eu](http://www.e-ris.eu).

Beperking (Ottmarsheim tot Straatsburg): de grote sluiskolk is gestremd. Alleen de kleine kolk is beschikbaar voor vaartuigen met een breedte tot en met 11,45 m.

Mogelijke hinder (Kembs, Gambenheim of Iffezheim): een van de twee kolken is gestremd. Dit kan operationele belemmeringen en vertragingen veroorzaken.

## **PROTOCOL 25**

### **Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van voorschriften van tijdelijke aard**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie neemt kennis

- van de inwerkingtreding en het opnieuw in werking treden in haar lidstaten van de in de bijlage vermelde voorschriften en tijdelijke voorschriften,
- van de beslissingen van haar comités en werkgroepen, die op grond van besluiten zijn gedelegeerd en die in de bijlagen zijn vermeld, evenals
- van het niet-verlengen van voorschriften van tijdelijke aard.

#### **Bijlagen**

**Bijlagen bij protocol 25**

**1. Rijnvaartpolitiereglement (RPR):**

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard  
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard  
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 en bijlage 2 - Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitieve wijzigingen van het RPR	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-11	Definitieve wijzigingen van het RPR - Betekenis van enige uitdrukkingen (art. 1.01), Inland AIS en Inland ECDIS (art. 4.07), meldplicht (art. 12.01) en lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen (inhoudsopgave, bijlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2017-I-12	Definitieve wijzigingen van het RPR - Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord (art. 1.10) en marifoon (art. 4.05)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019		5.12.2017
2019-I-11	Technische Definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019	21.12.2020		16.8.2019
2019-II-16	Definitieve wijzigingen van het RPR (inhoudsopgave, art. 1.10, 1.10a, 1.11, bijlage 13) en van het ROSR (art. 2.13, lid 1) inzake de actualisering van de lijst van documenten die aan boord moeten worden bewaard	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-17	Definitieve wijzigingen van het RPR met het oog op de harmonisatie van de terminologie met betrekking tot de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg"	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-18	Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (art. 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Definitieve wijzigingen van het RPR – meldplicht (art. 1.10a, lid 1, 2.01, lid 1, onderdeel c en lid 3, 2.05, lid 1, 12.01)	I	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021
2020-I-13	Definitieve wijzigingen van het RPR – vermindering van verdrinkingsgevallen (art. 1.08, 7.01)	I	1.12.2020	15.9.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-I-14	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.22a van het RPR (art. 4.07)	O	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-II-19	Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – Melding van ongevallen (artikelen 1.16 en 1.17)	I	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021

\*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking treden

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022			1.1.2022
2021-I-10	Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (artikel 1.10 en bijlage 13)	I	1.6.2022				
2021-I-11	Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) om dit reglement in overeenstemming te brengen met de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten ES-RIS 2021/1 en te verwijzen naar de eerste editie van deze standaard (artikelen 1.01, 4.07, 12.01 en bijlage 11)	I	25.4.2022				
2021-I-12	Wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) door een voorschrift van tijdelijke aard - Nieuwe editie van de Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (artikel 4.07, derde lid)	I	25.4.2022				

## 2. Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard  
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard  
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerkingtreding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitieve wijziging van het ROSR - Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het ROSR, art. 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022					1.1.2022

\*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking treden



### 3. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard  
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard  
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs klasse I en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Erkenning van het Oostenrijkse vaarbewijs en radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Erkenning van het Bulgaarse vaarbewijs	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitieve wijzigingen van het RSP - Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitieve wijzigingen van het RSP (art. 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Erkenning van opleidingen tot matroos in niet-Rijnoverstaten Wijziging van artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendering van het RSP door een definitieve wijziging	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn - Wijziging van het model van het Rijnpatent alsmede van verschillende vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart (Bijlagen D1, D5, D6 en A5 van het RSP)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Mogelijke erkenning van vaartijdenboeken van niet-Rijnstaten Wijziging van artikel 3.13 en Bijlage A1 van het RSP en invoeging van een Bijlage A1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Erkenning van matrozenopleidingen van buiten de Rijnstaten / Verkrijging van de bekwaamheid "volmatroos" Wijziging van art. 3.02, lid 5, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Elektronische publicatie van de afgevendende autoriteiten - Wijziging van de bijlagen A5, D5 en D6 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Wijzigingen van het RSP - Wijziging van het model van het Rijnpatent in Nederland (Bijlage D1 van het RSP)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Wijzigingen van het RSP - Aanpassing van de bemanningsvoorschriften, art. 3.01, 3.02, lid 4 t/m lid 8, 3.15, lid 3, 3.16, lid 1, 3 en (nieuw) 4 lid, 3.17, lid 1 t/m lid 3, 6 t/m (nieuw) lid 9 en (nieuw) lid 10, 3.18, lid 2, 7.01 lid 4, 7.02 lid 4, 7.06 lid 1, 9.06 (nieuw) alsmede Bijlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Erkenning van de geldigheid van nationale vaarbevoegdheidsbewijzen van afzonderlijke lidstaten op de Rijn	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)

\*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking treden

\*\*\*) Niet van toepassing

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-15	Definitieve wijzigingen van het RSP – Aanpassing van art. 1.01, lid 37 en 40; art. 3.13, lid 1; art. 3.14, lid 1; art. 3.14, lid 1.1, onderdelen j) en m); art. 3.14, lid 2; art. 3.17, lid 2, voetnoot nr. 2; art. 3.18, lid 3; art. 3.19, lid 3; art. 5.06; art. 5.10, lid 1, onderdeel a); bijlage A1, nr. 1; bijlage D7, nr. 1.3; bijlage D8, nr. 2.7; bijlage E2, nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het RSP, art. 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Wijziging van het RSP - Aanpassing van de voorschriften over de rusttijd aan bord, art. 3.11, lid 4 (nieuw) t/m lid 6, 3.12, lid 5 en 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische Definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022				1.1.2022

#### 4. Comité Politierglement (Besluit 2015-I-8)

Standaard voor een controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) - Bunkerstation aan de wal – schip (separaat).

5. Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2013-I-16)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELINGEN AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING TOT DE TOEPASSING VAN HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

AANBEVELING Nr. 1/2021  
van 17 juni 2021

Bijlage 8 van ES-TRIN

MAAS

Het motorvrachtschip Maas, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02323207, mag in afwijking van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) worden toegelaten om waterstof als brandstof te gebruiken voor de voortstuwing en stroomvoorziening aan boord van het schip.

Op grond van artikel 2.20 derde lid, van het ROSR mag bij genoemd schip tot 16 juni 2026 worden afgeweken van bijlage 8 zoals bedoeld in artikel 30.01, tweede lid, van ES-TRIN 2019/1 (hierna ES-TRIN genoemd). Het gebruik van waterstof als brandstof wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het brandstofcelsysteem bestaat uit de brandstofcelinstallatie alsmede een brandstoftank en een brandstofleidingsysteem (hierna brandstofcelsysteem genoemd).
2. Voor het schip is een risicobeoordeling (+ HAZID Close Out Register) overeenkomstig bijlage 8 van ES-TRIN beschikbaar in de vorm van **bijlage 1**.
3. Op het schip wordt voldaan aan de uit de risicobeoordeling voortvloeiende aanvullende en afwijkende vereisten inzake de bouw en de uitrusting krachtens **bijlage 2**. Bijlage 2 bevat een analyse van de afwijkingen van de voorschriften in bijlage 8, onderdeel I.
4. Het bunkeren van waterstof wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
5. Het onderhoud van het brandstofcelsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard.
6. Alle bemanningsleden zijn opgeleid met betrekking tot de gevaren, het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het brandstofcelsysteem overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde inhoud.
7. Alle gegevens betreffende het gebruik van het brandstofcelsysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.

8. Gedurende een periode van vijf jaar wordt een jaarlijks evaluatierapport opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter verdere verspreiding onder de Rijnsoeverstaten en België. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
- a) systeemuitval;
  - b) lekkage;
  - c) bunkergegevens (waterstof);
  - d) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het brandstofcelsysteem;
  - e) bedrijfsgegevens.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (21) 37 worden gevonden.)

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**AANBEVELINGEN AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING TOT DE TOEPASSING VAN HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN**

**AANBEVELING Nr. 2/2021  
van 15 oktober 2021**

HADAG-Typ 2030

Het dagtochtschip HADAG-Typ 2030, Uniek Europees scheepsidentificatienummer 04814280, dat voor de voortstuwing en stroomvoorziening aan boord van het schip gebruik zal maken van elektrische energie die afkomstig zal zijn van waterstofbrandstofcellen, mag in afwijking van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn worden toegelaten.

Krachtens artikel 2.20 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn wordt voor het schip een afwijking tot 14 oktober 2026 toegestaan van de in artikel 30.01, tweede lid van de ES-TRIN 2021/1 (navolgend de ES-TRIN) genoemde bijlage 8. Het gebruik van waterstof als brandstof wordt in voldoende mate veilig geacht indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het brandstofcelsysteem bestaat uit de brandstofcelinstallatie met de brandstofdrukpaten en de brandstofleidingen (navolgend het brandstofcelsysteem genoemd).
2. Voor het schip is een risicobeoordeling overeenkomstig bijlage 8 van ES-TRIN beschikbaar in de vorm van **bijlage 1**.

Gezien het feit dat er een aanbestedingsprocedure moet worden gevolgd, zijn sommige specifieke componenten op dit moment nog niet bekend.

Zodra alle specifieke componenten bepaald zijn:

- a) moet ter informatie een rapport bij het secretariaat van de CCR worden ingediend waarin staat welke componenten werden gekozen (beschrijving van het systeem), zodat de Rijnsoeverstaten en België daarover geïnformeerd kunnen worden;
- b) moeten de risico's in de risicobeoordeling opnieuw geëvalueerd worden door het classificatiebureau, rekening houdend met de gekozen componenten. Daarna moet de geldigheid van deze risicobeoordeling door de Commissie van Deskundigen worden gecontroleerd.

Na vastlegging van de specifieke componenten en voor toekenning van het binnenschipcertificaat moet er een herzien rapport met betrekking tot de geldigheid en volledigheid van de risicobeoordeling bij het secretariaat van de CCR worden ingediend, zodat dit aan de Rijnsoeverstaten en België kan worden verstrekt.

3. Het schip voldoet aan de desbetreffende eisen van hoofdstuk 30 en bijlage 8 van de ES-TRIN, alsmede aan de, op grond van de risicobeoordeling vastgelegde aanvullende en afwijkende eisen voor de bouw en de uitrusting van het schip overeenkomstig **bijlage 2**.

4. Het bunkeren van waterstof met behulp van uitwisselbare brandstofdrukkaten moet plaatsvinden overeenkomstig de in **bijlage 3** genoemde procedure.
5. Het onderhoud van het brandstofcelsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard.
6. Alle bemanningsleden zijn opgeleid met betrekking tot de gevaren, het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het brandstofcelsysteem overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde inhoud.
7. Alle gegevens betreffende het gebruik van het brandstofcelsysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
8. Na de eerste toelating van het schip wordt gedurende een periode van vijf jaar een jaarlijks evaluatierapport opgesteld, dat bij het secretariaat van de CCR moet worden ingediend zodat het secretariaat dit aan de Rijnoverstaten en België kan voorleggen. In dit evaluatierapport moet op zijn minst de volgende informatie worden verstrekt:
  - a) systeemuitval;
  - b) lekkage;
  - c) bunkergegevens (waterstof);
  - d) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het brandstofcelsysteem;
  - e) bedrijfsgegevens.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (21) 69 worden gevonden.)

## 6. Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

(Besluit 2010-I-8)

### Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2

**Informatiebureaus voor bedrijfsgeneeskundige diensten en erkende artsen  
(Artt. 7.01, derde lid, onder a, 7.02, derde lid, onder a, 7.03, tweede lid, onder a,  
7.04, eerste lid, onder c)**

(...)

CH	4. Centramed AG Hochbergerstrasse 70 CH-4057 BASEL	T. 00 41 61 561 77 81
----	----------------------------------------------------------	-----------------------

(...)

### Bijlage 4 bij dienstinstructie nr. 2

**Bevoegde autoriteiten voor de afgifte en de uitbreiding van Rijnpatenten  
(artikel 7.14, derde lid)**

Land / Etat / Staat	Autoriteit die het afgeeft / Autorité de délivrance / Ausstellende Behörde	Sorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP / Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN / Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV
B	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 11 24 40 83  Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1, 9030 Gent Tel.: +32 9 292 12 95 E-mail: <a href="mailto:binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be">binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be</a>	alle patenten

(...)

## **PROTOCOL 26**

### **Begroting van de Centrale Commissie voor 2022**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart neemt de begroting voor 2022 ter hoogte van € 2.787.500 aan.

Met een aanvulling op de begroting ter hoogte van 47.500 € door dit bedrag te onttrekken aan het reserve- en investeringsfonds, bedraagt de bijdrage voor elke lidstaat 548.000 €, hetgeen hetzelfde bedrag is als in 2021.

De bijdragen zullen worden overgemaakt op de bankrekening van de Centrale Commissie bij de CIC Est te Straatsburg.

Indien de Europese Commissie en de CCR geen overeenstemming kunnen bereiken over een adequate financiering van de toekomstige samenwerking, zal de CCR nagaan welke aanpassingen nodig zijn in de begroting voor 2022.

## **PROTOCOL 27**

### **Wijziging van het Personeelsreglement - Artikelen 13 en 14 -**

#### **Besluit**

#### **aangenomen door middel van de schriftelijke procedure op 14 september 2021**

“De Centrale Commissie,

neemt de wijzigingen van het Personeelsreglement aan die als bijlage bij onderhavig besluit zijn gevoegd.

Deze wijzigingen worden van kracht op 15 september 2021.”

#### **Bijlage**



**Wijziging van het Personeelsreglement**

1. *Artikel 13 komt als volgt te luiden:*

**'Artikel 13**

Om in aanmerking te komen voor een post bij de Centrale Commissie moet de kandidaat:

- a) de nationaliteit hebben van één van de lidstaten van de Centrale Commissie;
- b) beschikken over de vereiste kwalificaties;
- c) geen ziekte of handicap hebben waardoor hij zijn taak niet kan vervullen.'

2. *Artikel 14 komt als volgt te luiden:*

**'Artikel 14**

Iedere kandidaat voor een post bij de Centrale Commissie moet een medische verklaring overleggen waaruit blijkt dat hij voldoet aan de in artikel 13, sub c genoemde voorwaarden. Deze verklaring moet worden verstrekt door een arts die door de voorzitter van de Centrale Commissie of door de secretaris-generaal is aangewezen.'

**PROTOCOL 28**

**Wijziging van het Personeelsreglement  
- Aangangsel 2 – Salarisschaal –**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Administratief Sub-Comité,

neemt de bij het onderhavige besluit gevoegde wijziging van aangangsel 2 bij het Personeelsreglement aan.

Dit besluit wordt van kracht op 1 januari 2022.

**Aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement**

**Salarisschaal**

**Categorie A (Artikel 10)**

Salaristrap	A7	Waarde salaristrap	A6	Waarde salaristrap	Duur salaristrap	A5	Waarde salaristrap	A4	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap						14 088	444	11 715	344	2 jaar
10de salaristrap						13 644	444	11 371	344	2 jaar
9de salaristrap						13 199	444	11 027	344	2 jaar
8de salaristrap			14 908	489	2 ans	12 755	444	10 684	344	2 jaar
7de salaristrap			14 418	489	2 ans	12 311	444	10 340	344	2 jaar
6de salaristrap	15 948	658	13 929	489	2 ans	11 867	444	9 996	344	1 jaar
5de salaristrap	15 290	658	13 440	489	2 ans	11 422	444	9 653	228	1 jaar
4ste salaristrap	14 633	658	12 950	328	1 an	10 978	285	9 425	228	1 jaar
3de salaristrap	13 975	439	12 622	328	1 an	10 693	285	9 197	228	1 jaar
2de salaristrap	13 536	439	12 294	328	1 an	10 408	285	8 969	228	1 jaar
1ste salaristrap	13 097		11 965		1 an	10 123		8 742		1 jaar

**Categorie A (Artikel 12)**

Salaristrap	A4	Waarde salaristrap	A3	Waarde salaristrap	A2	Waarde salaristrap	A1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	10 059	291	8 849	273	7 073	210	5 289	123	3 jaar
10de salaristrap	9 768	291	8 576	273	6 863	210	5 166	123	3 jaar
9de salaristrap	9 476	291	8 303	273	6 653	210	5 043	123	3 jaar
8ste salaristrap	9 185	291	8 030	273	6 442	210	4 920	123	2 jaar
7de salaristrap	8 893	291	7 758	273	6 232	210	4 797	123	2 jaar
6de salaristrap	8 602	291	7 485	273	6 022	210	4 673	123	2 jaar
5de salaristrap	8 311	291	7 212	273	5 811	210	4 550	123	2 jaar
4de salaristrap	8 019	196	6 939	182	5 601	139	4 427	123	1 jaar
3de salaristrap	7 823	196	6 757	182	5 462	139	4 304	123	1 jaar
2de salaristrap	7 627	196	6 576	182	5 324	139	4 181	123	1 jaar
1ste salaristrap	7 431		6 394		5 185		4 058		1 jaar

Categorie B (Artikel 12)

Salaristrap	B5	Waarde salaristrap	B4	Waarde salaristrap	B3	Waarde salaristrap	B2	Waarde salaristrap	B1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	5 212	129	4 598	116	4 024	102	3 482	86	3 090	79	3 jaar
10de salaristrap	5 083	129	4 482	116	3 922	102	3 396	86	3 011	79	3 jaar
9de salaristrap	4 953	129	4 366	116	3 821	102	3 310	86	2 932	79	3 jaar
8ste salaristrap	4 824	129	4 250	116	3 719	102	3 224	86	2 853	79	2 jaar
7de salaristrap	4 695	129	4 134	116	3 618	102	3 138	86	2 774	79	2 jaar
6de salaristrap	4 566	129	4 018	116	3 516	102	3 051	86	2 695	79	2 jaar
5de salaristrap	4 436	129	3 902	116	3 415	102	2 965	86	2 616	79	2 jaar
4de salaristrap	4 307	129	3 786	116	3 313	102	2 879	86	2 537	79	1 jaar
3de salaristrap	4 178	129	3 670	116	3 211	102	2 793	86	2 458	79	1 jaar
2de salaristrap	4 049	129	3 554	116	3 110	102	2 707	86	2 379	79	1 jaar
1ste salaristrap	3 919		3 438		3 008		2 620		2 300		1 jaar

Categorie C (Artikel 12)

Salaristrap	C6	Waarde salaristrap	C5	Waarde salaristrap	C4	Waarde salaristrap	C3	Waarde salaristrap	C2	Waarde salaristrap	C1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	4 384	103	3 951	92	3 587	84	3 230	74	2 967	70	2 701	65	3 jaar
10de salaristrap	4 282	103	3 859	92	3 503	84	3 156	74	2 897	70	2 637	65	3 jaar
9de salaristrap	4 179	103	3 766	92	3 419	84	3 082	74	2 828	70	2 572	65	3 jaar
8ste salaristrap	4 076	103	3 674	92	3 335	84	3 008	74	2 758	70	2 508	65	2 jaar
7de salaristrap	3 974	103	3 582	92	3 250	84	2 934	74	2 688	70	2 443	65	2 jaar
6de salaristrap	3 871	103	3 489	92	3 166	84	2 860	74	2 618	70	2 378	65	2 jaar
5de salaristrap	3 769	103	3 397	92	3 082	84	2 787	74	2 549	70	2 314	65	2 jaar
4de salaristrap	3 666	103	3 305	92	2 998	84	2 713	74	2 479	70	2 249	65	1 jaar
3de salaristrap	3 563	103	3 212	92	2 914	84	2 639	74	2 409	70	2 184	65	1 jaar
2de salaristrap	3 461	103	3 120	92	2 830	84	2 565	74	2 339	70	2 120	65	1 jaar
1ste salaristrap	3 358		3 028		2 746		2 491		2 269		2 055		1 jaar

Categorie L (Artikel 12)

Salaristrap	L3	Waarde salaristrap	L2	Waarde salaristrap	L1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
10de salaristrap	8 933	265	7 178	212			3 jaar
9de salaristrap	8 669	265	6 966	212			3 jaar
8ste salaristrap	8 404	265	6 753	212			2 jaar
7de salaristrap	8 139	265	6 541	212			2 jaar
6de salaristrap	7 875	265	6 328	212			2 jaar
5de salaristrap	7 610	265	6 116	212			2 jaar
4de salaristrap	7 345	265	5 904	212			1 jaar
3de salaristrap	7 080	265	5 691	212			1 jaar
2de salaristrap	6 816	265	5 479	212	4 462	171	1 jaar
1ste salaristrap	6 551		5 266		4 291		1 jaar

## **PROTOCOL 29**

### **Samenstelling van het secretariaat - secretaris-generaal -**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie neemt kennis van de goedkeuring, overeenkomstig de schriftelijke procedure, van het in de bijlage vermelde besluit ter benoeming van mevrouw Lucia Luijten tot secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Dit besluit draagt de datum van 14 september 2021, de dag waarop de laatste schriftelijke goedkeuring werd aangenomen.

#### **Bijlage**

**Schriftelijk aangenomen besluit op 14 september 2021**

**“Samenstelling van het secretariaat  
- secretaris-generaal -**

De Centrale Commissie benoemt mevrouw Lucia LUIJTEN als secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor een ambtsperiode van 1 november 2021 tot en met 31 juli 2024.”

### **PROTOCOL 30**

#### **Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht**

##### **Besluit**

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf

- op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2021 en van 31 december 2021 op 1 januari 2022 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2021 en van 31 december 2021 op 1 januari 2022 tussen 18 uur en 8 uur.

### **PROTOCOL 31**

#### **Onderbreking van het sluisbedrijf op de Neder-Rijn en de Lek in Nederland gedurende het weekeinde**

##### **Besluit**

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2022 tot 31 december 2022.

### **PROTOCOL 32**

#### **Persbericht**

##### **Besluit**

Het persbericht is goedgekeurd.

### **PROTOCOL 33**

#### **Datum van de volgende plenaire vergadering**

##### **Besluit**

De volgende vergadering vindt plaats op 2 juni 2022 in Straatsburg.

## **PROTOCOL 34**

### **Realisatie van de doelstellingen van het voorzitterschap van de CCR voor de periode 2020-2021**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

neemt akte van het verslag van haar voorzitter over de oriëntaties die hij voor de periode 2020-2021 had vastgelegd,

dankt de heer Tilemans voor zijn efficiëntie en zijn standvastigheid als voorzitter, alsmede zijn team voor de uitgevoerde werkzaamheden.

#### **Bijlage**



## Bijlage bij protocol 34

Bijgaand vindt u de balans die de Belgische delegatie heeft opgemaakt van haar voorzitterschap. Zij vond het raadzaam haar prioriteiten één voor één te behandelen en onder elke titel toe te lichten wat de resultaten zijn. Voor gedetailleerde informatie over de prioriteiten wordt verwezen naar document PRE (19) 40 rev.1.

### 1. Samenwerking CCR-EU-CESNI-ECE/VN:

1.1. Het Belgische voorzitterschap wilde zich inzetten om bij de Europese Commissie een samenwerkingsverband tot stand te brengen dat een engagement zou geven voor de langere termijn, bijvoorbeeld in het kader van de vastlegging van het komende *multiannual financial framework* (2021-2027).

De CCR heeft een oproep gekregen tot het indienen van een voorstel voor een nieuw dienstverleningscontract ter hoogte van 1,8 miljoen euro. Vergeleken met het oude servicecontract voorziet het nieuwe in een hogere begroting en een uitgebreider werkgebied, met name door de integratie van de werkzaamheden voor de ontwikkeling van het toekomstige ERDMS3 (European Reference Data Management System). Bovendien heeft de Europese Commissie toegezegd CESNI een subsidie te geven ter hoogte van 5,2 miljoen euro over een periode van zes jaar (2022-2027).

1.2. Het Belgische voorzitterschap wilde eveneens een akkoord tot stand brengen dat de samenwerking concretiseert door, onder andere, efficiëntere coördinatiemechanismen.

De coördinatie op technisch niveau is goed verlopen en vond op bijna dagelijkse basis plaats tussen de leden van het secretariaat en hun tegenhangers bij de Europese Commissie (DG MOVE). Op institutioneel niveau daarentegen waren de talrijke coördinatieprocedures op grond van artikel 218, negende lid, van het VWEU complex en van lange duur. De dialoog tussen de CCR en de Europese Commissie over de verenigbaarheid en harmonisering van de Europese en de Rijnvaartregelgeving was bijzonder intensief. De CCR heeft ettelijke initiatieven genomen, heeft een groot aantal brieven verstuurd en heeft meerdere malen overlegd met DG MOVE om te komen tot een evenwichtige, nauwe en gezonde samenwerking. Zij heeft daarbij steeds getracht een compromis te bereiken.

1.3. Het Belgische voorzitterschap streefde naar een akkoord dat het takenpakket van CESNI verder ondersteunt.

In het actieplan NAIADES III is een cruciale rol weggelegd voor CESNI. In NAIADES III verbindt de EC zich er namelijk toe CESNI via het CEF te blijven steunen, zodat CESNI de Europese binnenvaartstandaarden kan ontwikkelen. De werkzaamheden van CESNI met betrekking tot de RIS en in het bijzonder de ES-RIS zijn zeer belangrijk in het kader van het NAIADES III-actieplan. In het plan wijst de EC erop dat “door gestroomlijnde herzieningscycli voor de technische voorschriften voor de RIS in CESNI de RIS gemakkelijker zouden kunnen evolueren naar slimme scheepvaart en naar interoperabiliteit”. Bovendien zou er bij de herziening van de RIS-richtlijn van de EU een rol worden voorzien voor de ES-RIS.

Het goedgekeurde werkprogramma van CESNI voor de periode 2022-2024 is ambitieus op de drie werkgebieden, namelijk technische voorschriften voor schepen, beroepskwalificaties en informatietechnologieën, en houdt rekening met de strategische doelstellingen van de CCR en de EU die met name in de Verklaring van Mannheim, de Europese Green Deal en NAIADES III werden vastgelegd.

In het kader van de werkzaamheden voor de herziening van de bemanningsvoorschriften heeft het Belgische voorzitterschap van de tijdelijke werkgroep CESNI/QP/Crew op 15 april 2021 een ontwerp voorgesteld van een routekaart voor modernere en flexibelere voorschriften. Benadrukt wordt dat dit onderwerp een van de kernpunten is van de Verklaring van Mannheim en een vlaggenschip van NAIADES III. Het ontwerp werd goedgekeurd tijdens de CESNI-vergadering op 28 oktober 2021 en zal naar de sociale partners en andere belanghebbenden worden verstuurd, zodat zij aanvullingen kunnen

suggereren voor de aspecten die de basis zullen vormen van de standaarden waarnaar de CCR en de Europese Unie in hun respectieve rechtskaders zullen kunnen verwijzen.

Wat betreft de standaardisering van de Europese binnenvaartexamens hebben de examencommissies tijdens hun gezamenlijke bijeenkomst op 15 september 2021 ingestemd met de examenmodellen voor het operationele niveau (OL) en het managementniveau (ML), die bedoeld zijn om een level playing field tot stand te brengen en die zeer nuttig zullen zijn voor de vele landen in Europa die nog geen procedure voor praktijkexamens hebben. Het ontwerp van de standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat voor het operationele niveau (OL) is een eerste keer behandeld in CESNI en doorloopt momenteel de coördinatieprocedure op grond van artikel 218, negende lid, van het VWEU. Tot slot is CESNI ook begonnen met de werkzaamheden voor een databank met vragen en antwoorden (multiplechoicevragen) voor het theorie-examen voor toekomstige schippers, een initiatief dat niet alleen kan leiden tot een harmonisering, maar ook tot een doeltreffende digitalisering van de examens.

1.4. Het Belgische voorzitterschap wilde de nauwe samenwerking met ECE/VN voortzetten.

De CCR heeft actief deelgenomen aan de werkzaamheden van de *ECE/VN Working Party on Inland Water Transport* en de *Working Party on the Standardization of Technical and Safety Requirements in Inland Navigation*.

De vertegenwoordigers van de CCR hebben onder andere presentaties gegeven in het kader van volgende ECE/VN-workshops:

- *Climate change and the extreme water situation on European waterways and its impact on inland water transport,*
- *Building up a solid international regulatory framework aimed at increasing the efficiency and safety on inland water transport,*
- *Cybersecurity in inland water transport.*

De CCR heeft ook actief deelgenomen aan de volgende rondetafelconferenties:

- *River Sea Transport in Europe:* voorstelling van het thematisch rapport van de CCR inzake River Sea Transport in Europe,
- *Automation in Inland Navigation:* toelichting van de stand van zaken aangaande de werkzaamheden van de CCR omtrent geautomatiseerd varen.

Naast de deelname aan workshops en rondetafelconferenties heeft de CCR ook bijgedragen aan de actualisering van verschillende ECE/VN-resoluties en -conventies, zoals bijvoorbeeld de zesde herziening van CEVNI, *Resolution 61 Recommendations on Harmonized Europe - Wide Technical Requirements for Inland Navigation Vessels*, de verschillende RIS-resoluties, de Europese Code voor de binnenwateren (CEVNI), Blue Book, ...

Tenslotte heeft de CCR de ECE/VN ook steeds op de hoogte gehouden van de door de CCR getroffen maatregelen met betrekking tot de gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de binnenvaart.

## 2. Duurzame ontwikkeling – financiering vergroening:

Het Belgische voorzitterschap heeft de doelstelling van de CCR om tegen 2050 zero-emissie in de binnenvaartsector te bereiken, ten volle ondersteund. Tijdens het Belgische voorzitterschap van het Economisch Comité, en meer bepaald in juli 2018, is tijdens een vergadering waar veel stakeholders en belangstellenden aan hebben deelgenomen, de aanzet gegeven voor de verschillende studies met het oog op de voormelde doelstelling. Op basis van de Verklaring van Mannheim en de daarin vastgelegde doelstellingen heeft de CCR een ambitieuze en uitgebreide studie naar de financiering van de energietransitie verricht, alsook een evaluatie van de verschillende technologische oplossingen. De resultaten van de studie zijn in juni 2021 bekendgemaakt en kunnen worden geraadpleegd op: <https://www.ccr-zkr.org/12080000-nl.html>. Een bijkomende impuls aan de uitvoering van de studies werd gegeven door gemeenschappelijke vergaderingen van de verschillende betrokken comités. Dit onderstreept nog meer het belang dat de CCR hecht aan de doelstelling van zero-emissie. Het Belgische voorzitterschap wil in dit verband wijzen op de gedreven en zeer gewaardeerde ondersteuning van het secretariaat.

Uit de studie blijkt dat de energietransitie een existentiële uitdaging vormt voor de Rijnvaart en de Europese binnenvaart en noodzakelijkerwijs gepaard zal gaan met technologische aanpassingen, waarvan de kosten aanzienlijk zijn en slechts gedeeltelijk door het bedrijfsleven kunnen worden gedragen. In de studie wordt ook dieper ingegaan op de eerste ideeën voor een Europese subsidie- en financieringsregeling ter ondersteuning van de energietransitie. Een dergelijke regeling zou onder dezelfde voorwaarden toegankelijk moeten zijn voor alle scheepseigenaren in de CCR-lidstaten. De uitdagingen met het oog op het bekomen van de zero-emissie tegen 2050 blijven dus zeer groot.

Op 20 april 2021 heeft de CCR een online workshop georganiseerd over alternatieve energiebronnen voor elektrische voortstuwingen om aan te tonen dat elektrische voortstuwingssystemen die werken op alternatieve energiebronnen, van cruciaal belang zullen zijn om de uitstoot van schadelijke stoffen en broeikasgassen in de binnenvaart te verminderen. Dankzij de verschillende sprekers, de vijf panelleden en de in totaal meer dan 180 deelnemers bood deze workshop, die plaatsvond onder het voorzitterschap van de Belgische delegatie (mw. Coenen), de kans om meer te leren over de innovatieve technologieën en over de technische, economische, organisatorische en juridische uitdagingen bij de tenuitvoerlegging ervan. Tijdens de workshop werden verschillende studies voorgesteld, onder meer over de rentabiliteit van alternatieve brandstoffen (elektriciteit, waterstof) en de verschillende soorten technologie (hybride motoren, brandstofcellen en accumulatoren voor stroomvoorziening enz.) die aan boord van innovatieve schepen worden toegepast. Daarbij werd gewezen op enkele belangrijke uitdagingen die in het kader van proefprojecten moeten worden onderzocht en opgelost, zoals de regelgeving, de financiering en natuurlijk ook de algemene acceptatie gelet op rendement en risicobeperking. De resultaten zijn beschikbaar op: <https://www.ccr-zkr.org/13020154-nl.html>.

Overeenkomstig het in de ministeriële verklaring van Mannheim voorziene mandaat en in het licht van de studie heeft de CCR een routekaart opgesteld om tegen 2050 zo veel mogelijk een einde te maken aan de uitstoot van broeikasgassen en andere luchtverontreinigende stoffen in de binnenvaart. De Europese Unie (EU) deelt deze langetermijnvisie. Deze routekaart moet worden beschouwd als het belangrijkste instrument van de CCR om de klimaatverandering tegen te gaan door:

- trajecten uit te stippelen voor de transitie van de vloot (nieuwe en bestaande schepen),
- al dan niet door de CCR zelf vastgelegde maatregelen voor te stellen, te plannen en uit te voeren,
- de in de Verklaring van Mannheim vastgelegde tussentijdse en uiteindelijke doelstellingen te monitoren.

De goedkeuring van de routekaart is voorzien voor december 2021, onder Belgisch voorzitterschap.

### **3. Digitalisering transportdocumenten – administratieve vereenvoudiging:**

Het Belgische voorzitterschap heeft de ambitie van de CCR om de binnenvaart te integreren in digitale en multimodale logistieke ketens ten volle ondersteund. Zo heeft de CCR bij [Besluit 2021-I-10](#) vastgelegd dat scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord aanwezig mogen zijn. Dit is een eerste stap voor de digitalisering van de Rijnvaart, die tot stand zal komen door de geleidelijke conversie van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronisch formaat.

Met dit principebesluit kan tegemoet worden gekomen aan verschillende doelstellingen, namelijk:

1. een sterk signaal geven aan het bedrijfsleven in de binnenvaart door toe te staan dat sommige scheepsbescheiden in elektronisch formaat worden voorgelegd;
2. toestaan dat sommige scheepsbescheiden te allen tijde in pdf-formaat mogen worden voorgelegd, zonder extra waarmerken om de echtheid vast te stellen;
3. het werk vergemakkelijken, niet alleen voor het bedrijfsleven, maar ook voor de autoriteiten die met de toepassing van de regelgeving zijn belast, met andere woorden, de controleautoriteiten;
4. de administratieve belasting in de Rijnvaart verkleinen, zonder evenwel het veiligheidsniveau te verlagen.

Met het oog daarop zijn artikel 1.10 en bijlage 13 van het [Rijnvaartpolitierglement](#) (RPR) gewijzigd. Dit is een belangrijke stap die bedoeld is om toe te staan dat vanaf 1 juni 2022 sommige scheepsbescheiden niet alleen op papier (de papieren versie blijft geldig) maar ook in elektronisch formaat mogen worden voorgelegd, zonder extra waarmerken om de echtheid vast te stellen.

In het toekomstige RSP zal worden vastgelegd dat schippers, deskundigen voor de passagiersvaart en deskundigen op het gebied van LNG voor hun kwalificatiecertificaat mogen kiezen tussen een papieren of een elektronische versie. Omdat op voorhand niet kon worden voorzien hoeveel gegevens zouden moeten worden opgenomen in het kwalificatiecertificaat voor schippers, met name als gevolg van het aantal binnenwatertrajecten met specifieke risico's, hebben de CESNI-deskundigen in de ES-QIN 2019 een fysiek (papieren) en elektronisch formaat voorzien dat meer gegevens kan bevatten dan het huidige papieren formaat. Net als de papieren versie kan het elektronisch formaat dienstdoen als authentiek kwalificatiebewijs, op voorwaarde dat het passende waarborgen biedt om fraude te voorkomen, dat de persoon in kwestie het "bij zich" kan hebben tijdens het uitvoeren van zijn functie en dat het gemakkelijk toegankelijk is voor de bevoegde autoriteit.

Hoewel het geen rechtstreeks verband houdt met de werkzaamheden van de CCR, wil het Belgische voorzitterschap in het kader hiervan vermelden dat de Conferentie der Verdragsluitende Partijen (CVP) bij het CDNI op 22 juni 2021 ook een besluit heeft aangenomen dat het gebruik van de losverklaring in elektronisch formaat mogelijk maakt.

### **4. Nieuwe technologie en innovatie – automatisering van de binnenvaart:**

Het Belgische voorzitterschap is tevreden dat geautomatiseerd varen een centrale plaats krijgt in de werkzaamheden van de CCR

De Centrale Commissie heeft besloten om alle werkzaamheden die verband houden met geautomatiseerd varen, onder te brengen in het Klein Scheepvaartcomité (RN), waarvan het mandaat recentelijk is geactualiseerd. De bedoeling hiervan is dat alle vraagstukken in verband met automatisering, die per definitie complex, uitgebreid en domeinoverschrijdend zijn, worden behandeld in één enkel orgaan.

Met dit principebesluit kan bovendien tegemoet worden gekomen aan verschillende doelstellingen, namelijk:

- het onderwerp geautomatiseerd varen in zijn geheel behandelen op het niveau van de Rijnvaart en niet sector per sector;
- ervoor zorgen dat er voldoende informatie over de proefprojecten wordt voorgelegd en dat er ontwerpbesluiten worden voorbereid op grond waarvan in de Rijnkorridor tijdelijk kan worden afgeweken van de bepalingen in de CCR-reglementen.

In de periode 2020-2021 werd het voorzitterschap van het Comité RN bekleed door Nederland en het plaatsvervangend voorzitterschap door België.

Tot slot heeft de CCR een visie voor de automatisering ontwikkeld, waarmee zij een duidelijke voortrekkersrol speelt. Hierover is ook een persbericht verspreid.

## **5. Waterweg en infrastructuur:**

Met betrekking tot de waterwegen en de infrastructuur wijst het Belgische voorzitterschap erop dat het Comité Infrastructuur en Milieu is begonnen met de monitoring van de activiteiten op het vlak van slimme infrastructuur en hiervoor een taak in zijn werkprogramma heeft opgenomen. Het Klein Scheepvaartcomité (RN) blijft echter verantwoordelijk voor de coördinatie van de verschillende werkzaamheden. In de visie van de CCR ter ondersteuning van de ontwikkeling van geautomatiseerd varen op geharmoniseerde wijze is vastgelegd dat het geautomatiseerd varen binnen de huidige context van de Rijnvaart moet worden ingebed en zich dus zal moeten aanpassen aan de bestaande fysieke infrastructuur, ook wanneer daarvoor waarschijnlijk extra informatie ter beschikking zal moeten worden gesteld.

De CCR heeft als stakeholder ook actief meegewerkt aan de opstelling van het rapport van de kleine GNS-werkgroep getiteld "Aanbevelingen van de experts voor de ontwikkeling van het toekomstige TEN-T-beleid en de herziening van de TEN-T-verordening".

Tot slot moet worden benadrukt dat in oktober 2021 een intentieverklaring werd ondertekend voor de verdere samenwerking met de Commissie voor de Hydrologie van de Rijn. Hierdoor zal er nog intensiever van gedachten worden gewisseld over belangrijke onderwerpen, zoals de effecten van de klimaatverandering voor de Rijn.

## **6. Interne werking van de CCR – inhoudelijke verdieping:**

Het Belgische voorzitterschap had ook prioriteiten gesteld met betrekking tot het functioneren van de CCR. Het voorzitterschap stelt met tevredenheid vast dat het gelukt is de plenaire vergaderingen dynamischer te maken, meer interactie te creëren tussen de verschillende comités van de CCR en meer gemengde vergaderingen en workshops te organiseren, met name voor wat betreft de verspreiding van de resultaten van de studie over de energietransitie (zie PRE (21) 38). Bovendien werden er ook verschillende thematische workshops georganiseerd (elektrische voortstuwing, lage waterstanden ...).

Het Belgische voorzitterschap wilde ook de ngo's nauwer betrekken bij de CCR. Sinds het nieuwe formaat van de Raadgevende Conferentie (zie COA (19) 2) werd ingevoerd, werden er twee klassieke Raadgevende Conferenties en twee plenaire zittingen georganiseerd, die gedeeltelijk openbaar waren. De in document COA (19) 2 voorziene gecombineerde COA heeft echter nog niet plaatsgevonden. Door de gezondheidscrisis als gevolg van de COVID-19-pandemie was het niet raadzaam een dergelijke bijeenkomst te organiseren. Een van de zeldzame gelegenheden om de banden met een van de belangrijkste partners van de CCR aan te halen en te versterken, was de deelname van de secretaris-generaal aan het IVR-congres op 7 en 8 oktober 2021 te Gent in België. In het kader hiervan vond er ook een workshop rond het thema beroepskwalificaties plaats, die door de CCR werd gemodereerd.

## **7. Specifieke evenementen:**

Tot slot had het voorzitterschap ambitieuze plannen met betrekking tot de organisatie van meerdere specifieke evenementen. In 2020 vierde de CCR namelijk haar honderdjarige aanwezigheid in het Palais du Rhin te Straatsburg. Het was de bedoeling dat er naar aanleiding hiervan diverse evenementen door de CCR zouden worden georganiseerd en verspreid over het hele jaar bovendien bij te dragen aan en de aandacht te vestigen op verschillende binnenvaartactiviteiten/-initiatieven van onze partners.

De coronacrisis heeft echter een grote invloed gehad op de planning van de communicatieactiviteiten. Sommige initiatieven konden plaatsvinden, terwijl andere als gevolg van de pandemie helaas wegvielen.

De volgende activiteiten hebben wel doorgang gevonden:

- ontwerp van een speciaal logo,
- presentatie over de CCR en de honderdjarige aanwezigheid in Straatsburg tijdens de “Rencontres rhénanes” van de Universiteit van Krutenau, te Straatsburg (februari 2020) en tijdens de bezoeken van de Autonome Haven van Straatsburg (juni en oktober 2020),
- communicatieactiviteiten (newsletter, quiz) met “Lieu d’Europe”, te Straatsburg (april, mei, juni 2020),
- communicatie via de sociale netwerken (Twitter en LinkedIn) (juni 2020),
- banners op het Palais du Rhin (september tot en met december 2020).

Andere communicatieactiviteiten waarvoor de aanwezigheid van het publiek vereist was, zoals de organisatie van een feestelijke viering in het Palais du Rhin, konden echter niet plaatsvinden.

## **PROTOCOL 35**

### **Oriëntaties van het Franse voorzitterschap**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar interne reglement (art. 24 (3)),

neemt kennis van het oriënterend document waarin de prioriteiten van het voorzitterschap voor de periode 2022-2023 worden vastgesteld,

dankt de Franse delegatie voor de voorbereidende werkzaamheden in het kader van het toekomstige voorzitterschap,

benadrukt dat dit document de werkprogramma's van haar comités aanvult (Protocol 2021-II-8).

#### **Bijlage**

## **1. Versterking van de samenwerking met de Europese Unie**

De Franse delegatie zal bij het aantreden van haar voorzitterschap begin 2022 de inspanningen voortzetten die ondernomen zijn om de samenwerkingsmodaliteiten met DG-MOVE te verduidelijken en te stabiliseren.

Deze inspanningen zijn van essentieel belang gezien de problematiek rond de geografische bevoegdheid van de CCR. Hiervoor zal worden opgebouwd op de gesprekken die eerder - in principe voor het einde van 2021 - hierover zullen hebben plaatsgevonden met de directeur-generaal van DG-MOVE.

Afgezien van dit centrale punt zullen er diepgaandere gesprekken met DG-MOVE gevoerd moeten worden, zowel over de coördinatieprocedures krachtens artikel 218, negende lid, als over het functioneren van CESNI, met name om de flexibiliteit en efficiency te verhogen.

Het begin van het Franse voorzitterschap valt samen met het begin van een nieuwe contractperiode met de Europese Unie. De Franse delegatie zal zich daarom inspannen om deze contracten en de concrete uitvoering van de projecten die daarmee samenhangen, snel tot stand te brengen.

## **2. Energietransitie van de binnenvaart**

De Franse delegatie zal de tenuitvoerlegging van de verplichtingen die aangegaan zijn in de Verklaring van Mannheim van 2018 voortzetten. De energietransitie van de binnenvaart is in dit verband een speerpunt. Voor de CCR, als internationale organisatie, is op dit gebied een voortrekkersrol weggelegd.

Op basis van de door de CCR aangenomen routekaart voor het terugdringen van de emissies, zou er in de loop van de volgende twee jaar snel vooruitgang moeten worden geboekt.

Wat dit betreft kan gedacht worden aan het gebied van innovatieve schepen die gebruik maken van waterstof als brandstof, waarvoor ontheffingen nodig zullen zijn of wijzigingen in de reglementen van de CCR.

Verder zullen wij een financieel instrument moeten ontwikkelen om de energietransitie te ondersteunen. Er zijn verschillende opties in kaart gebracht die nu nader onderzocht moeten worden met de Europese instellingen, met inbegrip van de Europese Investeringsbank, maar ook met de andere riviercommissies.

Om dit doel te kunnen bereiken zal er op reglementair vlak een duidelijke weg uitgestippeld moeten worden tussen de voorgestelde herziening voor de energiebelastingsrichtlijn enerzijds en de beperkingen die er gelden voor het Rijnstroomgebied anderzijds. Voor dit gebied geldt immers het verbod op het heffen van rechten "die uitsluitend op het uitoefenen van de scheepvaart zijn gegrond", zoals bepaald in de Herziene Rijnvaartakte.



### **3. Digitalisering in de binnenvaart**

Op het gebied van de digitalisering is daarentegen het rechtskader verregaand al vastgelegd in de RIS-richtlijn en de ES-RIS-Standaard. Het gaat erom bepaalde diensten uit te rollen waardoor de modal shift naar de binnenvaart kan worden bevorderd en een bijdrage kan worden geleverd aan beter verkeersmanagement, zowel economisch als vanuit milieuoogpunt, met name door het gebruik van IT.

De CCR kan in deze context gezien worden als een voor de hand liggend forum voor overleg over diverse concrete onderwerpen. Men kan daarbij denken aan sluismanagement en wachttijden bij binnenvaartinfrastructuur, het besparen van brandstof door het kiezen van een optimale snelheid – oftewel “smart shipping” – of inschattingen voor de tijd die overslag zal vergen. Het is aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart om hier het voortouw te nemen.

Dat neemt niet weg dat er bepaalde aspecten zijn die samenhangen met de digitalisering die nog onontgonnen gebied zijn. Hoe zit het bijvoorbeeld met de kwestie van de juridische aansprakelijkheid als er schade is ontstaan op grond van beslissingen over de besturing zonder dat daar een mens bij te pas kwam? Frankrijk zal over dit onderwerp een studie lanceren en de resultaten daarvan zullen ook aan de Centrale Commissie worden verstrekt.

### **4. Beter ligplaatsmanagement langs de Oberrhein**

Zoals bekend heeft de binnenvaart hoge verwachtingen ten aanzien van de ligplaatsen voor vaartuigen langs de Oberrhein.

Voies navigables de France heeft samen met EDF diverse studies in opdracht gegeven met het oog op de aanleg van ligplaatsen voor vrachtschepen.

Tegen deze achtergrond stelt de Franse delegatie voor dat de mogelijkheid onderzocht wordt om voor de voorzieningen van dit soort ligplaatsen langs de Rijn – met name bij de sluizen – in overleg met het scheepvaartbedrijfsleven, tot een zekere standaardisering te komen.

### **5. Modernisering van de regels die gelden voor de medewerkers van het secretariaat**

Rekening houdend met de omvang die het personeelsbestand van het secretariaat heeft aangenomen en gezien het feit dat de regels die van kracht zijn, afgestemd moeten zijn op de tegenwoordige tijd, is het absoluut noodzakelijk dat het personeelsreglement wordt aangepast.

Voor deze belangrijke taak in de komende jaren zal de CCR de aanbevelingen van de SIRP als een vertrekpunt kunnen nemen. Deze instelling, die deze werkzaamheden ontplooit als onderdeel van de OESO, heeft tot taak organisatorisch advies te geven aan alle internationale instellingen die in Europa gevestigd zijn.

Zonder vooruit te willen lopen op de benadering die hiervoor zal worden gevolgd, zal deze herziening natuurlijk in nauw overleg gevoerd moeten worden met het personeel, waarvoor het personeelscomité de spreekbuis vormt.

## PROTOCOL 36

### Vaststelling van de routekaart van de CCR voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart

#### Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Economisch Comité, haar Comité Reglement van onderzoek en haar Comité Infrastructuur en milieu,

geleid door de wens ten volle bij te dragen aan de bescherming van het milieu en het klimaat,

gelet op haar ononderbroken inspanningen om de welvaart, de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart te waarborgen in toepassing van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868,

onder verwijzing naar de Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018, die door de bevoegde ministers van de lidstaten van de CCR is ondertekend,

herinnerend aan de daaruit voortvloeiende taak om een routekaart op te stellen die tot doel heeft de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050,

gelet op het feit dat de Verklaring haar heeft opgedragen het voortouw te nemen om nieuwe financiële instrumenten te ontwikkelen zodat de genoemde doelen bereikt kunnen worden,

bewust dat de energietransitie voor de Rijnvaart en Europese binnenvaart een uitdaging vormt die van cruciaal belang is, die een prioritaire publieke beleidskwestie moet blijven,

met nadruk verwijzend naar het belang van de Rijn als waterweg die 70% van het vervoer voor haar rekening neemt en daarmee de hoefdas van de Europese binnenvaart vormt,

zich baserend op de resultaten van de studie van de CCR inzake de energietransitie die is gepubliceerd bij Besluit 2021-I-6,

met nadruk verwijzend naar het nauwe overleg met de erkende binnenvaartorganisaties en de internationale organisaties waarmee zij samenwerkt,

erop wijzend dat zij dezelfde doelstellingen heeft als de Europese Unie, namelijk een broeikasgasemissievrije binnenvaart tegen 2050,

neemt de bijgevoegde routekaart aan als haar belangrijkste instrument om de energietransitie tot stand te brengen,

stelt vast dat geen universele ("*one size fits all*") technologische oplossing bestaat die passend is voor alle scheepstypen en vaarprofielen,

benadrukt dat grote onzekerheid bestaat over de rijpheid en de beschikbaarheid van technologieën alsmede over de commerciële levensvatbaarheid van alternatieve brandstoffen voor de binnenvaart,

benadrukt de noodzaak van een technologie-neutrale benadering om de energietransitie tot stand te brengen,

wenst nog nauwer samen te werken met de andere actoren in de energietransitie, met name de Europese Unie, om het in haar routekaart voorgestelde actieplan uit te voeren en te waarborgen dat de genomen maatregelen zijn aangepast aan de binnenvaartsector en worden uitgevoerd op een wijze die rekening houdt met de specifieke kenmerken van deze sector,

verbindt zich ertoe

- tegen 2025 verslag uit te brengen over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging en over de noodzaak om de routekaart te actualiseren,
- uiterlijk in 2025 te evalueren of het nodig is de “CCR-studie” te herzien, met name ten aanzien van de economische en technische evaluatie van de technologieën,
- de TTW-benadering opnieuw te beoordelen als deze routekaart in de toekomst wordt herzien,
- tegen 2025 te evalueren of de scope van de routekaart moet worden uitgebreid, bijvoorbeeld met andere broeikasgassen zoals N<sub>2</sub>O of met emissies die samenhangen met andere aspecten van de levenscyclus van het schip, de productie van voortstuwingssystemen en uiteindelijk de sloop daarvan, of een uitbreiding tot andere scheepstypen of wellicht zelfs de veiligheid van de technologieën,
- tegen 2030, indien nodig, de routekaart en het desbetreffende actieplan te herzien.

verzoekt

- haar relevante comités om
  - deze verbintenissen uit te voeren, met name door jaarlijkse gezamenlijke vergaderingen te wijden aan de routekaart,
  - de evolutie van de emissies van de binnenvaartvloot en de technologische ontwikkelingen te monitoren en te bespreken,
- haar voorzitter, haar lidstaten en haar secretariaat om deze routekaart te verspreiden onder de verschillende belanghebbenden in de binnenvaartsector en de Europese instellingen, met inbegrip van de Europese Commissie, evenals onder de belangstellende fracties in het Europees Parlement,
- haar secretariaat om de routekaart op haar website te plaatsen en in dit kader actief te communiceren op basis van het communicatieplan dat op deze routekaart betrekking heeft.

**Bijlage**  
(separaat)